



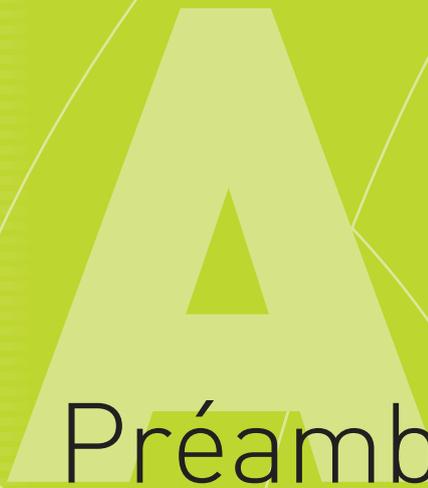
Rapport sur la sécurité du réseau ferré national

2006

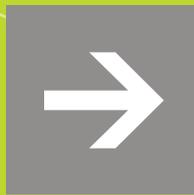


Sommaire

A. PRÉAMBULE.....	p 4
B. SECTION PRÉLIMINAIRE	p 6
1. Introduction au rapport	p 7
2. Informations relatives à la structure ferroviaire.....	p 7
3. Synthèse – Analyse générale des tendances	p 7
4. La directive sur la sécurité	p 8
C. ORGANISATION.....	p 10
1. Présentation de l'organisation	p 11
2. Relations entre l'EPSF et les autres entités nationales	p 12
D. L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE.....	p 14
1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité	p 15
2. Données détaillées de l'analyse des tendances	p 17
E. LES MODIFICATIONS IMPORTANTES DANS LA RÉGLEMENTATION ET LA LÉGISLATION	p 20
F. L'ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÈMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	p 22
1. Législation nationale	p 23
2. Données numériques	p 23
3. Aspects de la procédure	p 24
G. LA SURVEILLANCE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE	p 26
1. Description de la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure	p 27
2. Présentation des rapports annuels EF/GI.....	p 28
3. Nombre de contrôles des EF/GI.....	p 28
4. Nombre d'audits des EF/GI	p 28
5. Synthèse des mesures/actions correctives pertinentes.....	p 28
H. CONCLUSIONS : PRIORITÉS – RÉSULTATS DES RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	p 30
Annexe A – Informations sur la structure ferroviaire.....	p 32
Annexe B - Organigramme.....	p 34
Annexe C – Données relatives aux ISC – Définitions appliquées	p 35-36
Annexe D – Modifications importantes de la législation et de sa réglementation	p 38
Annexe E - L'évolution de la certification et des agréments en matière de sécurité	p 38



Préambule



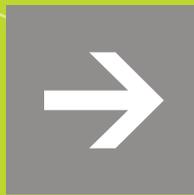
Le présent rapport annuel a été rédigé conformément à l'article 18 de la Directive 2004/49/CE et selon les recommandations de l'Agence ferroviaire européenne.

Les informations et les chiffres fournis concernent les activités du gestionnaire de l'infrastructure (GI) du réseau ferré national français et des entreprises ferroviaires (EF) y exploitant un service en 2006.

A large, light green, stylized letter 'B' is positioned on the left side of the page. It is semi-transparent and overlaps with the text 'Section préliminaire'.

B

Section préliminaire



1. Introduction au rapport

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a été créé par la loi du 5 janvier 2006, ses missions et son fonctionnement ayant été précisés par le décret d'application du 28 mars 2006. L'établissement constitue l'autorité nationale de sécurité ferroviaire au sens de la directive européenne 2004/49. Il est placé sous la tutelle du ministère chargé des transports qui publie la réglementation de sécurité. Les missions de l'EPSF s'appliquent au réseau ferré national (RFN).

Ce rapport annuel est le deuxième que rédige l'établissement public de sécurité ferroviaire. Le premier, rédigé pour l'année 2005 durant laquelle une entité rattachée à la direction des transports terrestres du ministère chargé des transports préfigurait l'existence de l'EPSF, avait été aussi publié dans la forme préconisée par l'agence ferroviaire européenne.

2006 n'est encore pas une année de plein exercice pour l'EPSF, mais ce rapport traite des activités du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires sur le réseau ferré national pour l'ensemble de l'année.

Ce rapport sera diffusé :

- à l'Agence ferroviaire européenne ;
- au Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, chargé des transports ;
- au Bureau d'enquêtes sur les accidents des transports terrestres (BEA-TT) ;
- aux gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

Il sera disponible sur le site Internet de l'EPSF.

2. Informations relatives à la structure ferroviaire

Le réseau ferré national comporte 30283 km de lignes exploitées, dont 15869 km de doubles voies. 15250 km de lignes sont équipées de block automatique, et 13982 de radio sol-train. La carte du réseau du réseau ferré national, le RFN, est donnée en annexe A.1.

Quatre nouveaux certificats de sécurité ont été délivrés en 2006 à des entreprises ferroviaires. Trois l'ont encore été par le ministère chargé des transports, à la société Rail4Chem par l'arrêté du 27 janvier 2006, à la SNCB par l'arrêté du 3 février 2006 et aux CFL par l'arrêté du 26 mars 2006. Celui de SECO-RAIL a été délivré par courrier du 1^{er} décembre 2006 émanant de l'EPSF. Deux autres entreprises, VEOLIA et ECR, ont obtenu de la part de l'EPSF une modification de leur certificat de sécurité pour pouvoir étendre leur activité sur le RFN.

Au total, fin 2006, huit entreprises pouvaient assurer un service commercial sur le RFN, mais trois d'entre elles n'exerçaient pas encore d'activité.

La liste complète des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure se trouve en annexe A.2.

En 2006, le trafic voyageurs total a été de 78,79 milliards de voyageurs-kilomètres, soit 3% de plus qu'en 2005. Le trafic fret SNCF a été de 40,92 milliards de tonnes-kilomètres, soit 0,5% de plus qu'en 2005. VEOLIA et ECR ont réalisé des trafics respectivement de 124 et de 142 millions de tonnes kilomètres.

3. Synthèse – Analyse générale des tendances

Le niveau général de la sécurité des circulations sur le réseau ferré national peut être toujours jugé globalement bon.

Les chiffres concernant le nombre total d'accidents, le nombre de personnes blessées gravement ou tuées et le nombre d'événements graves sont cependant un peu plus élevés qu'en 2005. Proches des

valeurs enregistrées en 2004, ils ne remettent pas en cause l'évolution favorable constatée depuis 1997.

L'analyse détaillée des tendances est donnée au chapitre D, point 2.

Les accidents et incidents graves suivants ont marqué l'année 2006 :

- l'accident de Zoufftgen (11 octobre 2006), qui est une collision en IPCS (Installation permanente de contresens) entre un train de voyageurs luxembourgeois et un train de fret français. Causé par une erreur d'opérateur de sécurité (non application des procédures d'expédition des trains sur IPCS), il a fait 6 morts et 2 blessés graves ;
- des accidents graves de personnels travaillant sur la voie (5 agents tués et 10 grièvement blessés en 2006) ;
- plusieurs déraillements sans conséquences corporelles : un train de voyageurs à Saint-Flour (25 février 2006), deux trains de fret à Margut (13 juin 2006) et à Meuse (2 août 2006), un train de renouvellement de voie à Culoz (24 juillet 2006).

Il faut noter que, dans un contexte de développement pour les nouveaux entrants et de légère hausse de trafic pour la SNCF, on ne déplore aucun accident grave imputable aux entreprises ferroviaires.

En 2006, l'EPSF a mis en place son dispositif de surveillance de la sécurité sur le GI et les EF. Il comprend un dispositif de contrôle, une base de données où sont enregistrés les incidents survenant sur le RFN et des indicateurs de sécurité (les indicateurs de sécurité communs, plus d'autres définis par l'EPSF).

Huit audits ont été initiés entre juillet et décembre : trois sur le GI, deux sur les EF et trois sur des centres de formation agréés. Un seul de ces audits a été terminé pendant l'exercice (un audit est dit terminé lorsque le rapport définitif en a été transmis à l'entité auditée).

Réseau ferré de France (RFF), en tant que GI, la SNCF, VEOLIA et ECR, en tant qu'EF, ont chacun présenté, dans le délai prescrit, un rapport sur la sécurité en 2006.

4. La directive sur la sécurité

La transposition en droit français du règlement 881-2004 et des directives 2004-49, 2004-50 et 2004-51 du 2^e Paquet ferroviaire relatif à la libéralisation du transport ferroviaire a été achevée en 2006. Trois textes majeurs ont été publiés dans ce cadre.

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports porte notamment création de l'EPSF, établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du ministère des transports. Elle définit ses missions, sa nature, et son mode de financement.

Le décret d'application n° 2006-369 pris le 28 mars 2006 définit l'organisation et le fonctionnement de l'EPSF et en détaille les missions. Il s'agit de celles prévues à l'article 16 de la directive européenne de sécurité ; l'État conserve toutefois la responsabilité de la publication des textes réglementaires concernant le domaine ferroviaire.

Le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire achève la transposition de la directive 2004-49.

Il fixe les dispositions relatives à la sécurité des circulations ferroviaires, tant en matière de conception et de réalisation que d'exploitation des systèmes de transport public ferroviaires. Il fixe également les dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Il précise les missions de l'EPSF relatives à la délivrance des autorisations et la veille sur la sécurité du réseau :

- les conditions dans lesquelles les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires sont délivrées : le certificat de sécurité des entreprises ferroviaires, l'agrément de gestionnaire d'infrastructure, l'agrément d'expert ou organisme qualifié sur le réseau ferré national (à l'instar de l'agrément déjà existant pour les transports guidés), l'agrément de centre de formation, l'attestation de sécurité de titulaire d'une convention d'exploitation, les autorisations exceptionnelles de circulation, les autorisations de mise en exploitation des systèmes ou sous-systèmes destinés à être incorporés dans l'infrastructure ou à être utilisés sur celle-ci ;

- les conditions de veille de la sécurité du réseau notamment par :
 - la réalisation d'audits et inspections de sécurité auprès des acteurs ferroviaires ;
 - la restriction ou suspension des autorisations délivrées si les conditions de sécurité ne sont plus remplies ;
 - l'analyse des accidents et incidents graves dont il est informé ;
 - la publication annuelle d'un Rapport sur la sécurité du réseau ferré national.

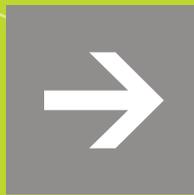
Il fixe le rôle de l'ensemble des acteurs veillant à la sécurité et leurs relations : État, gestionnaire d'infrastructure et gestionnaire d'infrastructure délégué, entreprises ferroviaires, constructeurs, promoteurs de projets, organismes de contrôles et de formation.

Il définit les dispositions transposées des directives européennes en vue de développer l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire.

Enfin, ce décret attribue au gestionnaire d'infrastructure, RFF, la mission d'approuver et de publier la documentation d'exploitation du réseau ferré national élaborée par son gestionnaire d'infrastructure délégué, la SNCF. L'EPSF peut exiger la modification ou le retrait des conditions techniques, consignes locales d'exploitation et règles d'exploitation particulières qui ne permettraient pas de maintenir le niveau de sécurité ou qui feraient obstacle au respect des impératifs d'interopérabilité.

A large, light green, stylized letter 'C' is centered on the page. It has a thick, rounded font style. The background is a solid light green color with a faint, white, abstract line drawing of a large, curved shape that resembles a leaf or a stylized 'C'.

Organisation



2006 a été l'année de démarrage de l'EPSF : son directeur général a été nommé par décret le 6 avril 2006, le premier conseil d'administration s'est tenu le 25 avril 2006. Les membres du comité de direction ont été recrutés à partir du 15 mai, et les autres membres de son personnel à partir de juin. L'organisation de l'établissement et les modalités de réalisation de ses missions ont été précisées tout au long de l'année.

1. Présentation de l'organisation

Au 31 décembre 2006, l'EPSF comptait 77 personnes.

Les missions de l'EPSF sont décrites à l'article 2 du décret 2006-369, qui contribue à décliner en droit français l'article 16 de la directive 2004-49. Elles sont rappelées ci-dessous :

- la délivrance des autorisations relatives à la sécurité et à l'interopérabilité,
- le suivi et le contrôle de ces autorisations,
- l'élaboration et la publication des documents techniques, règles de l'art et recommandations.

Leur réalisation s'appuie sur des fonctions transverses administratives et des fonctions de coordination et de pilotage des relations internationales.

Le schéma d'organisation générale de l'EPSF comporte deux directions techniques, la direction « Autorisations et Veille » et la direction « Référentiels et Europe » et une direction administrative appelée « Secrétariat général ».

Une permanence des dirigeants de l'EPSF a par ailleurs été mise en place afin, en cas d'accident ou d'incident grave, d'assurer ou de participer à certaines missions, notamment d'information.

Les paragraphes ci-dessous présentent les missions de chacune des deux directions techniques de l'EPSF.

La direction Autorisations et Veille

La direction Autorisations et Veille comprend deux départements, chacun assurant une des deux missions du département.

Le département Autorisations est chargé d'instruire :

- les dossiers d'autorisations prévus par la réglementation en vigueur : instruction et délivrance des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, autorisations de mises en exploitation commerciale des systèmes et sous-systèmes de transport ferroviaire,
- les dossiers d'agréments d'organisme ou d'expert qualifié, de centre de formation, de gestionnaire d'infrastructure.

Le département Veille a une mission de supervision de la sécurité du RFN. A cette fin :

- il procède à des audits et inspections ;
- il tient à jour une base de données des accidents et incidents et suit les indicateurs du niveau de sécurité (ISC plus d'autres définis par l'EPSF) ;
- il publie des notes mensuelles d'information sur l'incidentologie et rédige le rapport annuel sur la sécurité.

La direction Référentiels et Europe

La direction Référentiels et Europe comprend également deux départements.

Le département Référentiels a pour mission d'élaborer et de publier des documents techniques, des règles de l'art et des recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire. Il propose ou rédige à la demande du ministère les règles de sécurité publiées par l'État.

Le département Europe s'articule en deux divisions.

- la division Sécurité et Interopérabilité a pour mission essentielle d'organiser et de piloter la représentation de l'EPSF auprès de l'Agence ferroviaire européenne en participant activement à l'élaboration et à la synthèse des positions techniques à présenter devant les instances européennes.
- la division Benchmark a pour rôle d'initier et d'entretenir un réseau de coopération et de partenariat avec les autorités nationales de sécurité des autres pays membres de l'Union européenne. De plus, cette division assure une veille stratégique et technologique sur l'ensemble de l'Europe ferroviaire de façon à constituer un fond documentaire accessible à tous. Enfin, elle doit contribuer à la représentation de l'EPSF au sein des organisations et manifestations internationales professionnelles.

L'organigramme de l'EPSF est présenté en annexe B.

2. Relations entre l'EPSF et les autres entités nationales

Les entités avec lesquelles l'EPSF a les relations les plus importantes sont, outre la Direction des transports ferroviaires et collectifs (DTFC) du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, chargé des transports, le Bureau enquêtes accidents des transports terrestres (BEA-TT), la Mission du transport des matières dangereuses, la Direction de la sécurité civile et la mission de contrôle des activités ferroviaires.

Le Bureau enquêtes accidents des transports terrestres (BEA-TT) est l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents ferroviaires. Il est placé auprès du vice-président du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC). Ce conseil relève, pour son administration, du ministre chargé de l'équipement.

Le BEA-TT a pour mission de réaliser les enquêtes techniques sur les accidents ou incidents de transport terrestre, qui peuvent porter notamment sur les systèmes de transports ferroviaires ou les systèmes de transports guidés, les transports routiers, les transports fluviaux, dès lors que l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national.

Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements du retour d'expérience sur les accidents ou incidents pour ces modes de transport.

L'EPSF suit la mise en œuvre par les EF et le GI des recommandations du BEA

La Mission du transport des matières dangereuses (MMD) est placée sous l'autorité du Directeur général de la mer et des transports (DGMT).

Elle est chargée de l'élaboration de la réglementation du transport des marchandises dangereuses (à l'exclusion des matières radioactives de la classe 7) pour les modes suivants : transport routier, transport ferroviaire, transport maritime, transport par voies de navigation intérieures.

Elle assure, en outre, l'organisation du contrôle et le suivi de l'application des règlements.

La Direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC) dépend du Ministère de l'intérieur, de l'outremer et des collectivités territoriales. Elle est responsable de la gestion des risques en France, qu'il s'agisse des accidents de la vie quotidienne ou des catastrophes majeures.

L'EPSF la consulte systématiquement, pour avis, sur les dossiers de définition de la sécurité (DDS), les dossiers préliminaires de sécurité (DPS) et les dossiers de sécurité (DS) établis par des promoteurs en vue d'une autorisation de mise en service commerciale.

La Mission de contrôle des activités ferroviaires est l'autorité nationale de régulation placée auprès du ministre chargé des transports. Elle traite des réclamations adressées au ministère relatives :

- au contenu du document de référence du réseau ;
- à la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et aux décisions afférentes ;
- au système de tarification ainsi qu'au niveau et à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure empruntée ;
- au certificat de sécurité ainsi qu'à l'application et au contrôle des normes et règles de sécurité ;
- à la mise en œuvre des accords-cadres ainsi que des contrats d'utilisation de l'infrastructure.

A large, light green, stylized letter 'D' is positioned on the left side of the page. It is partially overlaid by the text 'l'évolution de la sécurité ferroviaire'.

l'évolution de la sécurité ferroviaire



1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité

1.1 L'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Les premières actions et initiatives de l'EPSF ont eu essentiellement pour objet de lui permettre d'assurer au plus tôt son rôle d'autorité de sécurité du système ferroviaire national. Dès le début de l'été 2006 l'établissement a délivré les autorisations de mise en exploitation et les certificats de sécurité dans les délais convenus et a lancé ses premiers audits dont il a défini les modalités de réalisation. Une recommandation pour préciser les modalités d'admission des matériels moteurs sur le RFN a été publiée en juillet. Enfin, des actions de partenariats ont été engagées avec quatre autres autorités nationales de sécurité.

1.2 Le gestionnaire d'infrastructure (RFF et SNCF GID)

En 2006, les initiatives du GI pour maintenir ou améliorer les performances de sécurité sur le réseau ferré national concernent essentiellement les suites de l'audit sur l'état du RFN. D'autres actions se poursuivent, il s'agit essentiellement des investissements de renouvellement et d'amélioration des installations de signalisation et de télécommunication, des améliorations de la sécurité aux passages à niveau (PN) et des opérations de suppression, et de la prévention des heurts de personnes par les trains. D'autres investissements, visant à améliorer la capacité des infrastructures ou bien la régularité des circulations, ont, indirectement, un effet bénéfique sur la sécurité.

Les suites de l'audit sur l'état du RFN

Le rapport de l'audit réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne a mis en évidence les problèmes de maintien des performances des lignes les moins circulées (lignes 7 à 9 du classement UIC), et plus largement les problèmes de maintenance et de rénovation du réseau.

La prise en compte des constats de cet audit a conduit RFF et SNCF GID à concevoir un plan d'action pour la rénovation du réseau qu'ils ont présenté en mars 2006. Il porte notamment sur les aspects suivants :

- mise en place de mesures de surveillance renforcée,
- confirmation des ralentissements qui avaient été installés à titre préventif,
- mise en place de nouveaux indicateurs multicritères concernant l'état des voies des lignes des groupes UIC 7 à 9 afin de déterminer au mieux les politiques de maintenance au regard de l'état de la voie (mise en oeuvre notamment d'une politique d'Opérations de grand entretien appropriée),
- initialisation d'un premier programme de rénovation sur des lignes 7 à 9 avec voyageurs.

Les installations de télécommunication

Le programme de remplacement de la radio sol-train analogique lancé en 2003 est rentré dans une phase de mise en service d'installations qui s'achèvera en 2013. En 2006, le GSM-R a été mis en service sur la ligne Paris-Châlons en Champagne puis sur la ligne de tram-train Aulnay-Bondy. L'étape suivante concerne la mise en service des installations de la LGV Est le 10 juin 2007.

Le renouvellement des installations de signalisation

Au cours de l'année 2006, un inventaire de l'état des postes d'aiguillages a été lancé, il sera terminé en 2007. Cet inventaire permettra de programmer les opérations de renouvellement nécessaire. Une première liste de postes d'enclenchement prioritaires avait été établie les années précédentes ; c'est à partir de cette liste que les 70 M€ de travaux réalisés en 2006 ont été définis.

Les passages à niveau

Quarante trois passages à niveau publics et seize passages privés situés sur lignes exploitées ont été supprimés en 2006. Les autres actions d'amélioration de la sécurité aux PN sont poursuivies : 4,8 M€ y ont été consacrés en 2006. De nouveaux équipements destinés à améliorer la sécurité aux PN ont été expérimentés pendant l'année.

La prévention des heurts de personnes par les trains

Pour faire diminuer le nombre d'accidents lors des traversées de voie en gare, RFF et SNCF GID ont programmé l'équipement des points d'arrêt en fonction des niveaux de trafic et du risque avec une signalétique, un pictogramme (29 réalisations, dont des installations de signalétique), une passerelle ou un passage souterrain (4 réalisations).

Pour limiter le nombre des actes de malveillance et d'accidents de traversée des voies hors des gares RFF a intensifié son programme de réalisation de clôtures défensives dans les zones sensibles. Les collectivités territoriales sont associées le plus souvent possible à ces investissements.

La sécurisation des sites de marchandises dangereuses

L'évolution de la réglementation (publication de deux arrêtés, celui du 8 juillet 2005, modifiant l'arrêté RID, et celui du 13/09/2005 relatif aux plan particuliers d'intervention, PPI) et la prise en compte de l'éventualité de la présence de plusieurs entreprises ferroviaires sur un même site ont conduit RFF à prendre des mesures de sécurisation des sites de transport de marchandises dangereuses. Les investissements nécessaires ont été déterminés, d'une part, par une étude des modalités et des moyens existants et, d'autre part, par une étude générique de danger par famille de site, déclinée sur huit sites principaux.

1.3 Les entreprises ferroviaires

1.3.1 La SNCF

L'entreprise ferroviaire SNCF a développé et déployé un dispositif d'arrêt d'urgence des trains sur les lignes à une seule voie dépourvues de radio. Cette application utilise des téléphones GSM grand public remis à titre personnel aux conducteurs et configurés en groupe d'utilisateurs fermés (GFU). Une manipulation simple permet d'associer le numéro d'un train à celui du mobile ; en cas de nécessité, un appel d'un agent sédentaire de la ligne se traduit sur le mobile par une sonnerie « d'appel d'arrêt d'urgence ». La démarche de prise en compte des facteurs humains dans le retour d'expérience, amorcée en 2005, a progressé de manière significative en 2006. Un séminaire national « Prévention des risques et facteurs humains » a été organisé en mai. La diffusion d'un « guide de recueil d'information » dans le champ des facteurs humains a permis de faire progresser la qualité des analyses et la pertinence des actions d'amélioration de la sécurité.

D'autres actions lancées les années précédentes se poursuivent ; il s'agit notamment des actions entreprises pour prendre en compte les recommandations du BEA et le retour d'expérience de l'entreprise sur des accidents majeurs (incendie du train 261 à Nancy en 2002 et quasi accident de Villeneuve Triage en 2003), la démarche de qualification sécurité des établissements et les accords de partenariats avec d'autres entreprises ferroviaires.

1.3.2 VEOLIA CARGO FRANCE

2006 a été une année de développement pour Veolia Cargo France. Dans le domaine de la sécurité, les actions entreprises ont concerné la qualité du retour d'expérience et la formation. L'entreprise a créé un centre de formation ferroviaire, et celui-ci a été agréé pour la formation des opérateurs assurant des tâches essentielles pour la sécurité du système ferroviaire.

1.3.3 EWSI, devenu ECR (Euro Cargo Rail)

Cette entreprise a démarré son activité sur le réseau ferré national en juin 2006 : ses actions en matière de sécurité se sont donc situées dans le cadre de la préparation de ce démarrage puis du début de l'exploitation des services autorisés.

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Les accidents marquants de l'année 2006 sont indiqués au point B.3

2.1 Les indicateurs relatifs aux accidents

La tendance constatée au cours des dix dernières années est une baisse régulière du nombre de personnes blessées grièvement ou tuées et du nombre total des accidents. Légèrement plus élevés que ceux de 2005 et 2004, les chiffres de 2006 sont meilleurs que ceux de 2003, et ils ne remettent pas en cause l'évolution favorable constatée depuis 1997. Ces chiffres sont analysés ci-après.

- L'augmentation du nombre de déraillements (23 en 2005, 42 en 2006) et du nombre de chutes de personnes depuis un train (6 en 2005, 16 en 2006) sont les causes principales de l'accroissement du nombre total d'accidents hors suicides, de 321 en 2005 à 366 en 2006. Les problèmes de maintenance des voies les moins circulées expliquent en partie l'évolution du nombre des déraillements ; en revanche il n'y a pas d'explication identifiée de l'augmentation du nombre des chutes.
- Le nombre total de personnes tuées, hors suicides, passe de 79 en 2005 à 100 en 2006. Cette augmentation concerne essentiellement les accidents de tiers et de passagers :
 - le nombre de tiers tués évolue de 33 en 2005 à 44 en 2006 ;
 - le nombre d'usagers de passages à niveau tués est identique en 2005 et 2006 (38) ;
 - le nombre de voyageurs tués passe de 5 en 2005 à 13 en 2006 (l'accident de Zoufftgen a causé la mort de 3 voyageurs) ;
 - le nombre de personnels d'entreprises tués passe de 3 en 2005 à 5 en 2006.
- Le nombre de blessés graves passe de 42 en 2005 à 70 en 2006. Tous les indicateurs du nombre de blessés graves augmentent, excepté celui relatif aux passages à niveau.
- En conséquence, le nombre total de personnes grièvement blessées et tuées augmente. D'une valeur moyenne proche de 200 entre 1997 et 2003, il a été de 134 en 2004, de 121 en 2005. Sa valeur en 2006, 170, reste inférieure à la moyenne des années antérieures à 2004.
- Les accidents liés aux installations de traction électrique ont été moins nombreux en 2006. Il y en a eu 13 en 2006, dont 3 mortels, alors que le nombre annuel moyen de ces accidents était supérieur à 20 au cours des cinq dernières années.
- Le nombre de collisions aux passages à niveau (127) a augmenté légèrement par rapport à 2004 (111) et 2005 (118), mais il est sensiblement inférieur à celui des années 2000 à 2003.
- Il y a eu environ 3300 actes de malveillance qui ont eu un impact sur la sécurité ferroviaire (dépôt d'objets sur les voies, jets d'objets sur les trains, détériorations des installations, etc.). Depuis 2002, cet indicateur baisse sensiblement tous les ans : -5% de 2003 à 2004, -3% de 2004 à 2005 et -13% de 2005 à 2006. Outre la mise en place de protections humaines et techniques des installations, la SNCF assure des interventions préventives auprès des jeunes en cours de scolarité (600 intervenants pour 130000 élèves informés) pour limiter le nombre de ces actes de malveillance.

2.2 Les indicateurs relatifs aux précurseurs

Les indicateurs pris en compte sont ceux indiqués au point 2 de l'annexe I de la directive 2004-49.

- Voie et signalisation.
 - En 2006 le nombre total de ruptures de rails est notablement plus faible qu'en 2005 ; il passe de 419 à 346. Les températures clémentes des mois d'hiver 2006 expliquent cette baisse.
 - Sur les lignes à grande vitesse le nombre de gauches sur les voies qui ont atteint une valeur nécessitant la mise en place d'un ralentissement de vitesse est de 0,13 pour 1 000 km. Sur les lignes classiques, UIC 1 à 6, cet indicateur a une valeur de 1,27. Cela représente une dégradation par rapport à 2004 (0,91) et 2005 (0,99). Ce résultat est

toutefois meilleur que celui constaté au printemps (1,40), que les actions menées ont permis d'améliorer au deuxième semestre. Enfin, le nombre de gauches sur les voies des lignes 7 à 9 qui ont atteint une valeur nécessitant la mise en place d'un ralentissement de vitesse est élevé (5,44 pour 1 000 km) : il reflète l'état du patrimoine.

- Le nombre d'incidents contraires à la sécurité sur les installations de signalisation diminue sensiblement par rapport à 2005, il passe de 244 à 195. Le nombre d'incidents sur les passages à niveau (ratés de fermeture) augmente et passe de 78 à 95. Au total le nombre de pannes de signalisation contraires à la sécurité baisse d'environ 10%.

→ Nombre total de signaux franchis fermés.

- Il y a eu 110 signaux franchis fermés par les entreprises ferroviaires en 2006, pour 108 en 2005 et 106 en 2004. La mise en œuvre du KVB a permis de faire baisser le nombre de signaux franchis fermés jusqu'à un niveau qui semble aujourd'hui difficile à faire encore baisser.
- Le nombre total d'engagements de point protégé a été de 45 en 2006, pour l'ensemble des EF et du GID, pour une moyenne annuelle de 48 au cours des 5 dernières années.

→ Nombre total de ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service :

- Il n'y a pas eu d'événement de ce type en 2006.



A large, stylized logo consisting of the letters 'F' and 'E' in a light green color. The 'F' is on the left and the 'E' is on the right, both rendered in a bold, sans-serif font. The background of the slide is a vibrant yellow-green gradient with faint, white, abstract curved lines.

Modifications
importantes dans
la réglementation
et la législation



Les textes de transposition du deuxième paquet ferroviaire sont présentés en partie B.4. Ci-dessous sont présentées les autres modifications importantes de la législation et de la réglementation qui concernent le système ferroviaire.

Le décret n° 2006-212 du 23/02/2006, relatif à la sécurité des activités d'importance vitale, réforme le régime de vigilance et de protection des installations les plus sensibles pour la défense de la Nation et la sécurité de l'État, dont le réseau ferré national fait partie.

Le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1^{er}, 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de **la loi n° 97-135** du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire précise les missions et responsabilités respectives de RFF et de la SNCF.

L'arrêté du 5 janvier 2006 relatif aux informations nécessaires à l'élaboration des PPI (plan particulier d'intervention), pris en application de l'article 4 du décret n° 2005-1158, précise les informations à fournir au préfet chargé de l'élaboration du PPI et de la préparation des plans d'urgence.

L'arrêté du 5 janvier 2006 relatif à la consultation du public sur le projet de PPI de certaines installations, pris pour application de l'article 8-II du décret n° 2005-158, précise la procédure à mettre en place pour la consultation préalable à l'élaboration d'un PPI.

L'arrêté du 7 décembre 2006 modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national. Cet arrêté retire de la liste antérieure plus d'une trentaine de textes. Ces textes sont désormais placés sous la responsabilité de RFF en vertu de l'article 10 du décret n° 2006-1279. Par ailleurs, cet arrêté modifie la réglementation relative au freinage et à la composition des trains ; les règles normales de freinage des trains sont établies en fonction de leur masse et non plus en fonction de leur nombre d'essieux.



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



1. Législation nationale – dates de commencement – disponibilité.

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

Le décret 2006-1279 fixe cette date au 19 octobre 2006 (date de sa promulgation), mais les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité à cette date pouvaient, jusqu'au 01/05/2007 seulement, en demander le renouvellement ou la modification suivant les dispositions en vigueur avant la publication du décret 2006-1279.

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

Le décret 2006-1279 fixe cette date au 19/10/2006. Le gestionnaire d'infrastructure doit déposer sa demande d'agrément avant le 31/10/2007.

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

Le décret 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire distingue les opérateurs affectés à des tâches de sécurité de ceux affectés aux tâches essentielles pour la sécurité. Les premiers doivent recevoir une formation adaptée à ces tâches, sans autre précision. Les seconds, dont la liste est fixée par l'arrêté du 30/07/2003 dit « Arrêté aptitudes », doivent être formés dans des centres agréés par l'EPSF et habilités conformément aux prescriptions de cet arrêté. Il y a au total 23 centres de formation agréés, dont 3 l'ont été en 2006.

L'article 10 de ce même décret confie à RFF la mission d'approuver et de publier la documentation du réseau ferré national élaborée par la SNCF-GID.

Enfin, l'arrêté du 7 décembre 2006, modifiant l'arrêté réglementation 23 juin 2003, met à jour la liste des textes de la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré approuvée par le ministère chargé des transports.

2. Données numériques

La SNCF assure toujours la totalité du trafic voyageurs et l'essentiel du trafic fret. Mais en 2006, après instruction des dossiers techniques qu'elles avaient présentés, six entreprises ferroviaires ont obtenu la modification ou la délivrance de leur certificat de sécurité : VEOLIA CARGO FRANCE, ECR, SECO-RAIL, CFL, RAIL4CHEM et B-CARGO.

Les données numériques sont données en annexe E.

Délivrance d'autorisations de mise en exploitation commerciale

Au cours de l'année 2006, l'EPSF a aussi délivré des autorisations de mise en exploitation commerciale de nouveaux systèmes infrastructures ou matériels roulants, moteurs et remorqués. Il a aussi autorisé des circulations dérogatoires pour des essais de matériel roulant. Ces autorisations sont listées ci-dessous, par type.

Les systèmes :

- ligne de tram-train T4 (Aulnay-Bondy),
- portion relevant du réseau ferré national de la ligne 2 du tramway de Montpellier.

Les matériels moteurs :

16 autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées dont :

- des matériels n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation de mise en service commerciale sur l'un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1 du décret : Avanto

- (tram-train), PRIMA 3U15-B,
- des matériels faisant l'objet d'une modification substantielle : BB 827300, BR 185 avec bogie EDG, RBDDe 560 (matériel suisse dans le cadre de la réouverture de la ligne frontalière Delle-Boncourt),
- implantation du multiplexage sur une série de locomotives de 4400 kW,
- des matériels déjà autorisés dans l'UE : Class 66, G 1000/F.

Les matériels remorqués :

Le régime d'admission des wagons sur le réseau a été profondément modifié au 1er juillet 2006 avec la fin des accords RIV qui géraient les échanges entre réseaux. Le nouveau système responsabilise très fortement les entreprises ferroviaires, notamment sur l'exécution et le suivi de la maintenance de ces wagons. Il leur a été demandé de préciser à l'EPSF le dispositif qu'elles mettent en place à cet effet. Les réponses montrent l'existence de réelles difficultés sur ce point.

Dans ce cadre réglementaire en cours d'élaboration, l'EPSF a :

- continué à délivrer des autorisations de mise en service commerciale de wagons nouveaux ou modifiés (6 dossiers traités entre juillet et décembre 2006 dont 2 pour des constructions neuves et 4 pour des modifications substantielles, 19 autres dossiers reçus et en cours d'instruction au 31 décembre) ;
- étudié et développé le prototype d'une base de données informatiques qui permettra à l'EPSF de tenir le registre de type des matériels roulants (tous à terme) ainsi que le registre d'immatriculation de ces matériels si cette mission lui est confiée ;
- initié avec les représentants de la profession 2 groupes de travail sur :
 - l'établissement d'un référentiel wagon basé sur la STI wagon, l'arrêté du 01/07/04 et le RIV,
 - la définition du caractère substantiel d'une modification appliquée aux wagons,
- engagé des discussions avec l'EBA pour parvenir à une reconnaissance mutuelle des agréments de wagons.

Les circulations « dérogatoires » :

104 autorisations d'essais ont été accordées, dont celles relatives au bi-standard réduit TVM installé sur les rames TGV POS.

3. Aspects de la procédure

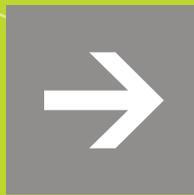
Les certificats de sécurité délivrés en 2006 ne distinguent pas les parties A et B. Aucun agrément de sécurité n'a été délivré en 2006.





G

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



1. Description de la surveillance des EF et des GI

La surveillance du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires par l'EPSF s'exerce de plusieurs façons : par le suivi quotidien des événements mettant en jeu la sécurité, par l'analyse régulière des indicateurs de sécurité, par des audits et inspections programmés ou déclenchés sur signes d'appel (dérive d'un indicateur, incidents particuliers, etc.).

Le suivi quotidien des événements mettant en jeu la sécurité

Le gestionnaire de l'infrastructure transmet en temps quasi réel à l'EPSF tous les événements constatés par son centre national de suivi du trafic (CNO). Les événements significatifs du point de vue de la sécurité sont enregistrés dans une base de données de l'EPSF. Celle-ci permet notamment des études statistiques sur des événements identifiés par date, type d'événement, lieu, nature, mot clé, entreprise, etc. Elle permet également d'identifier des événements préoccupants non encore détectés par le suivi des indicateurs. Dans certains cas, l'EPSF demande des informations complémentaires et, si cela s'avère nécessaire, la prise de mesures adaptées.

L'analyse régulière des indicateurs de sécurité

Les indicateurs suivis sont les indicateurs de sécurité communs définis par l'Agence ferroviaire européenne plus d'autres indicateurs définis par l'EPSF. Les indicateurs fournis par le gestionnaire d'infrastructure font l'objet d'un examen trimestriel avec ses représentants (RFF et SNCF GID) et ceux du ministère chargé des transports. Outre les évolutions des indicateurs et l'examen de certains incidents, les mesures prises pour remédier aux dysfonctionnements, et le suivi de leur mise en œuvre, sont systématiquement examinés.

Les audits et inspections¹ programmés ou déclenchés sur signes d'appel

L'EPSF a défini un processus d'audit inspiré de la norme ISO 19011 « Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management de la qualité et/ou de management environnemental ». Ce processus traite de la programmation des audits, de l'habilitation des auditeurs et de la réalisation des audits. La procédure d'audit est publiée sur le site Internet de l'EPSF.

La programmation des audits prévoit pour chaque entité titulaire d'un agrément ou d'un certificat un premier audit après 6 mois de fonctionnement puis, sur la durée de validité du certificat ou de l'agrément, des audits annuels couvrant au total tous les champs du dossier correspondant. Le premier de ces audits a systématiquement pour thème le système de management de la sécurité. Outre ces audits programmés, l'EPSF réalise des audits non programmés qu'il peut déclencher en fonction de l'incidence ou de l'évolution des indicateurs de sécurité. Dans tous les cas, les thèmes d'audit sont définis dans un cahier des charges communiqué aux intéressés avant le début de l'audit.

Les auditeurs sont des experts du système ferroviaire, formés à la technique d'audit dès leur recrutement. Ils sont habilités par le directeur général de l'EPSF après un certain nombre d'audits effectués avec l'appui d'un auditeur confirmé.

La procédure d'audit comprend des points d'étape quotidiens avec les représentants de l'entité auditée et deux réunions de synthèse. La première, à la fin des entretiens d'audit, a pour objet de confirmer à l'audit les constats effectués, déjà partagés lors des points quotidiens, et de l'informer de leur évaluation par l'EPSF. Tous les dysfonctionnements constatés doivent faire l'objet de propositions de mesures conservatoires, si nécessaire, et correctives. La deuxième est la réunion de clôture de l'audit. Au cours de celle-ci, les remarques de l'audit sur le projet de rapport d'audit sont examinées, les mesures conservatoires et correctives sont validées ou amendées par l'EPSF, et le calendrier de leur mise en œuvre ainsi que les modalités de leur suivi par l'EPSF arrêtés. Le compte-rendu de cette réunion est annexé au rapport d'audit définitif. Ce rapport est confidentiel.

Au 31 décembre 2006, le département Veille comptait 21 auditeurs.

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

2. Présentation des rapports annuels EF/GI

Réseau ferré de France (RFF), en tant que GI, la SNCF, VEOLIA et ECR, en tant qu'entreprise ferroviaire, ont chacun présenté, dans le délai prescrit, un rapport sur la sécurité 2006. Ces rapports contenaient l'essentiel des informations attendues, à l'exception de certains indicateurs actuellement non disponibles.

3. Nombre d'inspections des EF/GI

En 2006, l'EPSF n'a réalisé que des audits. Les premières inspections ont été réalisées à partir du mois de février 2007.

4. Nombre d'audits EF/GI

Huit audits ont été engagés en 2006 et, sauf le premier, conclus en 2007. Les établissements concernés et les thèmes sont indiqués ci-dessous.

Établissement	Période	Thème
SNCF Fret	24/07 14/09	L'autoroute ferroviaire alpine : évaluer la maîtrise de la sécurité ferroviaire sur ce service par son promoteur.
RFF et SNCF-GID	06/11 21/02	Vérifier que les principes et objectifs de maintenance des voies définis et mis en oeuvre par le GI garantissent la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.
RFF et SNCG-GID	27/09 16/01	Vérifier la maîtrise et l'efficacité du processus de réception de trains par le gestionnaire d'infrastructure et ses représentants.
RFF et SNCF-GID	16/10 30/01	Vérifier le respect et l'efficacité du processus Limitations Temporaires de Vitesse (LTV)
EWSI	07/11 10/01	Vérifier le respect de certaines dispositions relatives à la maîtrise de la sécurité ferroviaire.
Centre de formation EUROTUNNEL	21/11 23/01	Vérifier que toutes les dispositions nécessaires au fonctionnement correct du centre de formation sont prises afin de dispenser la formation initiale ou la formation continue des agents habilités à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. Évaluer l'efficacité de ces dispositions.
Centre de formation VEOLIA	28/11 23/01	
Centre de formation IFTIM	13/12 26/01	

5. Synthèse des mesures/actions correctives pertinentes

Ces audits ont permis de vérifier la maîtrise par les entités auditées d'un nombre important des points examinés ; par principe, les points maîtrisés sont indiqués dans les rapports d'audit. La prise en compte

de certaines recommandations du BEA a pu être vérifiée, mais ces vérifications n'ont pas été systématiques en 2006

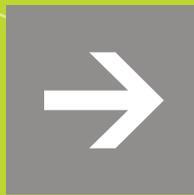
Ces audits ont aussi permis de constater des dysfonctionnements dont le nombre et l'importance sont différents suivant les thèmes et les entités auditées. Ceux les plus fréquemment constatés concernent :

- l'habilitation du personnel affecté aux tâches essentielles pour la sécurité des circulations et le respect des prescriptions de l'arrêté du 30/07/2003 dit « Arrêté aptitudes » ;
- la gestion documentaire ;
- la réalisation des contrôles ;
- la définition et le suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures correctives prises pour remédier aux dysfonctionnements identifiés par le dispositif d'audit interne et de contrôle ou le retour d'expérience.

Pour chacun de ces dysfonctionnements, des mesures correctives avec un planning de mise en œuvre ont été proposées par les entreprises concernées. L'EPSF a validé ces mesures, après les avoir éventuellement amendées, et il suit leur mise en œuvre (respect des échéances et efficacité).



Conclusions : priorités et résultats des recommandations en matière de sécurité



Le présent rapport est le deuxième publié par l'EPSF, et il faut rappeler que 2006 est l'année de la création de l'EPSF. Un travail préparatoire d'environ un an mené dans le cadre du ministère chargé des transports lui a permis une montée en puissance très rapide, d'assumer toutes ses missions et d'être reconnu de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire dès la fin de l'année. La rapidité de cette intégration dans le paysage ferroviaire conforte les choix d'organisation et d'action retenus qui ont contribué à ce que l'ouverture du réseau ferré national se réalise sans dégrader le niveau de sécurité de son exploitation. Mais il faut maintenant consolider ces premiers résultats essentiellement dans trois directions :

- en interne, améliorer notre fonctionnement grâce à la démarche de mise en qualité de nos actions engagées depuis l'été 2007 ;
- en France, garantir le maintien de la cohérence du système ferroviaire en favorisant les échanges entre tous les exploitants ferroviaires et veillant particulièrement à la sécurité des activités menées aux interfaces ;
- en Europe, accentuer les échanges d'informations et de bonnes pratiques avec les autres autorités nationales de sécurité et l'ERA, et notamment développer les accords de reconnaissance mutuelle.

Il conviendra aussi que l'EPSF continue à être vigilant sur les points de fragilité qui demeurent dans l'exploitation du réseau et soit en tant que de besoin, force de proposition pour contribuer à leur maîtrise. A ce titre, il convient de souligner deux préoccupations particulières qui restent d'actualité à la date de publication de ce rapport :

- le nouveau dispositif de maîtrise de la sécurité des circulations comportant des wagons n'est pas achevé. Avec ses nombreux points ouverts, la STI wagon ne peut pour l'instant constituer un référentiel d'admission suffisant. De plus, l'application en juillet 2006 de la convention de 1999 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) pose dans le domaine du suivi de la maintenance des problèmes qui devront être résolus rapidement. En effet, la directive 2004-49 précise que les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de leur convoi, mais celles-ci ont maintenant des difficultés pour avoir l'assurance du bon état, du point de vue de la sécurité, des wagons qui composent leurs trains. Il est donc urgent de trouver et mettre en œuvre des solutions au moins transitoires dans l'attente de l'achèvement d'un dispositif permettant de fournir des garanties suffisantes en ce qui concerne tant la construction que l'exploitation des wagons.
- les infrastructures du réseau ferré national présentent, sur une part importante de celui-ci des signes de vieillissement qui ont été mis en évidence à l'occasion de l'audit mené sur l'état du réseau par l'École polytechnique fédérale de Lausanne à la demande conjointe de RFF et de la SNCF. Le déraillement survenu à Saint-Flour a également mis en évidence la difficulté de la maintenance des lignes des groupes UIC 7 à 9 et du maintien de la sécurité malgré le respect des normes de maintenance. Un plan d'action commun a été proposé par RFF et la SNCF. La mise en œuvre du plan de rénovation du réseau doit permettre une remise à niveau progressive des infrastructures les plus vétustes. Cependant, l'étalement dans le temps des actions engagées nécessitera pendant encore plusieurs années une vigilance accrue, et le cas échéant, le maintien de certaines restrictions d'exploitation, afin de continuer à garantir la sécurité des circulations.

Annexe A

Informations sur la structure ferroviaire

Annexe A.1. Carte du Réseau ferré national (RFN)



Annexe A.2

Liste des entreprises ferroviaires (nouveaux entrants) et du gestionnaire d'infrastructure

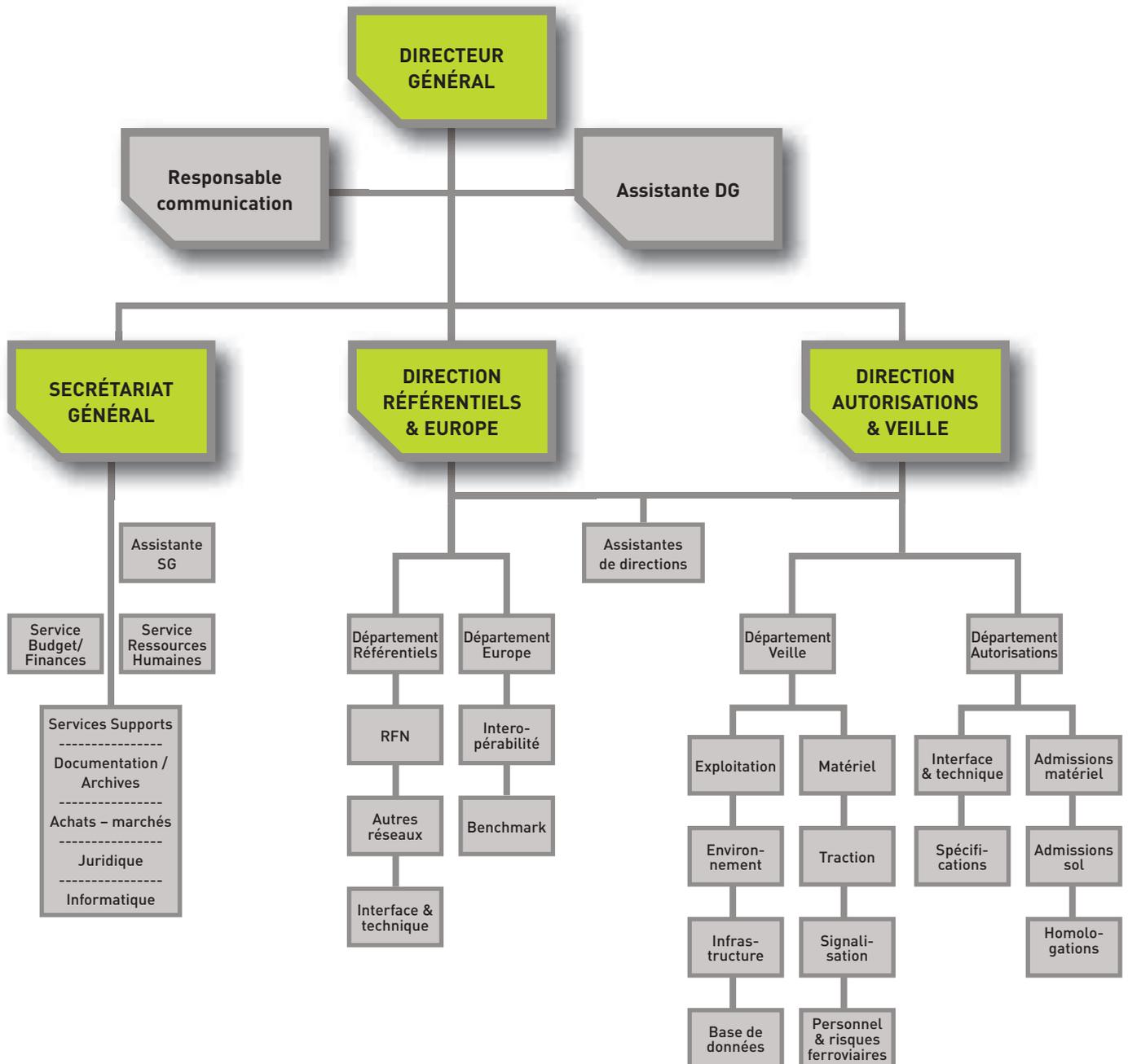
Entreprise ferroviaire	Adresse site web	Certificat de sécurité (date de l'arrêté)	Service commercial en 2006	Type de trafic	Nombre de locomotives (1)	Nombre de wagons (1)	Nombre de conducteurs (1)	Volume de transport fret (1)
CFL	9, place de la gare L-1616 – Luxembourg Luxembourg www.cfl.lu	29/03/2006	Pas de service commercial					
CONNEX CFTA Cargo		29/12/2004 Avt. 21/09/2005	13/06/2005 entre Verdun et Dillingen	Tout type de fret y/c MD	9	193 (location)	39	124 000 000 de TKm
VEOLIA Cargo France	15, rue des Sablons 75016 – Paris/France www.veolia-transport.com	28/11/2006						
EUROPORTE 2	37, rue des Mathurins 75008 – Paris/France www.eurotunnel.com	22/10/2004	Pas de service commercial					
Entreprises ferroviaires	Adresse Site web	Certificat de sécurité (date de l'arrêté)	Service commercial en 2006	Type de trafic	Nombre de locomotives	Nombre de wagons	Nombre de conducteurs	Volume de transport fret
EWSI		03/10/2005 Avt. 03/02/2006 Avt. 19/04/2006	12/05/2006					
ECR	60, avenue Hoche 75008 – Paris/France www.eurocargorail.com	01/12/2006	01/12/2006	Tout type de fret	13 (Diesel)	600 (clients ou location)	31	142 000 000 de TKm
RAIL4CHEM	Schützenbahn 60 D-45127 – Essen/Allemagne www.rail4chem.com	27/01/2006	Pas de service commercial					
SECORAIL	3, rue des Beaunes 78400 – Chatou/France www.seco-rail.com	01/12/2006	Pas de service commercial					
SNCB, B-CARGO	80, rue des deux gares B 1070 – Bruxelles/Belgique www.bcargo.be	03/02/2006	Pas de service commercial					
SNCF	34 rue du Commandant Mouchotte 75699 Paris cedex 14/France www.sncf.com	/	Service commercial antérieur à 2006	Tous types	6 577	Wagons réseaux : 32 770 wagons P : 59 059	Environ 18 000	40,92 milliards de TKm

(1) : chiffres fournis par les entreprises.

Un seul gestionnaire d'infrastructure exploite le RFN. Il s'agit de RFF (Réseau ferré de France) qui s'appuie sur la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (GID) pour la réalisation des opérations de maintenance et d'exploitation. Le GI exploitant le RFN n'a pas encore d'agrément de sécurité.

Annexe B

Organigramme de l'EPSF



Annexe C

Données relatives aux ISC – Définitions appliquées

C.1. Indicateurs relatifs aux accidents

Accidents	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Collisions de trains y compris avec obstacle (hors PN)	65	54	65	54	45	43	48
Déraillements de trains	26	25	27	26	20	23	42
Accidents aux passages à niveau : - hors piéton - avec piéton	151 20	157 17	162 15	174 24	111 16	118 12	127 13
Accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche : - chute de train - heurt (hors PN)	38 66	33 78	30 61	31 62	13 57	6 56	16 58
Suicides et tentatives de suicide	358	368	374	422	323	415	351
Incendies dans le matériel roulant	54	51	56	50	45	63	62
Total d'accidents hors suicides	420	415	416	421	307	321	366

Nombre total de personnes grièvement blessées et tuées (hors suicide)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Voyageurs	Blessés graves	24	22	19	27	6	8	17
	Tués	15	11	24	6	6	5	13
	Total	39	33	43	33	12	13	30
Personnels de toute entreprise y compris sous-traitant	Blessés graves	4	4	7	5	3	1	10
	Tués	6	3	5	5	5	3	5
	Total	10	7	12	10	8	4	15
Usagers de passages à niveau	Blessés graves	20	22	19	14	13	18	13
	Tués	49	45	38	61	38	38	38
	Total	69	67	57	75	51	56	51
Tiers (personnes non autorisées se trouvant sur les voies)	Blessés graves	18	35	32	32	19	15	30
	Tués	52	54	37	34	44	33	44
	Total	70	89	69	66	63	48	74
Toutes catégories	Blessés graves	66	83	77	78	41	42	70
	Tués	122	113	104	106	93	79	100
	Total	188	196	181	184	134	121	170

Indicateurs relatifs aux incidents survenus et aux incidents évités de justesse

	2005	2006
Ruptures de rail	419	346
Gauches sur la voie	/	171
Pannes de signalisation	322	290
Signaux franchis fermés	108	110
Ruptures de roue ou d'essieu du matériel roulant	/	0
Réceptions intempestives sur voie occupée	58	49
Engagements de voie protégée (Travaux)	/	28
Expéditions sans ordre écrit prévu	/	33
Autorisations de franchissement sans vérification	/	15
Pénétrations irrégulières en canton occupé	6	1
Dérives	11	6
Insuffisances graves de freinage	7	3
Événements graves marchandises dangereuses	4	1

Coût de tous les accidents, heures de travail consacrées à la sécurité

Indicateurs non disponibles

Équipement concourant à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en œuvre

Voies dotés d'un système ATP	2003 total	2003 %	2004 total	2004 %	2005 total	2005 %	2006 total	2006 %
Block automatique	14 800	47,75%	14 967	48,46%	15 191	50,66%	15 245	50,95%
Transmission « voie-machine »	1 447	4,66%	1 447	4,68%	1 447	4,83%	1 447	4,84%
Total	16 247	52,42%	16 414	53,15%	16 638	55,49%	16 692	55,79%

Passages à niveau	2003 total	2003 par km	2004	2004 par km	2005	2005 Par km	2006	2006 Par km
Automatique	15 207	0,49	15 092	0,49	15 034	0,50	14 952	0,50
Gardés	1 862	0,06	1 905	0,06	1 866	0,06	1 852	0,06
Total	17 069	0,55	16 997	0,55	16 900	0,56	16 804	0,56

Gestion de la sécurité, EF et GI

Indicateurs non disponibles

C2. Définitions nationales utilisées

Natures	Conditions
Collisions de circulations ferroviaires entre elles (y compris par chargement)	En pleine voie : toutes En gare (y compris triages et voies de service (VS)) : si conséquences graves
Collisions contre obstacle (ou animaux)	En pleine voie : si conséquences graves En gare (y compris triages et VS) : si conséquences graves
Collisions, déraillement d'autres véhicules ferroviaires (draisine, lorry, train de travaux sur voies en travaux...)	En pleine voie : toutes En gare (y compris triages et VS) : si conséquences graves
Déraillements	En pleine voie: tous En gare (y compris triages et VS) : si conséquences graves
Accidents aux passages à niveau (PN)	Collisions entre circulation ferroviaire et usager du PN (y compris piétons) : toutes Autres cas : si perturbations importantes
Accidents individuels (agents, voyageurs ou autres personnes), causés par des véhicules ferroviaires en mouvement : chutes, heurts, (y compris opérations d'attelages)	Si conséquences corporelles
Suicides ou tentatives de suicide si heurt par une circulation ferroviaire	Tous
Incendies dans un train (si intervention pompiers)	Train transportant des voyageurs : tous Autres circulations : si avaries importantes
<p>Conséquences corporelles = Mort ou blessure grave</p> <ul style="list-style-type: none"> Doit être comptée comme tuée toute personne (agent, voyageur ou personne étrangère) tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer (définition européenne appliquée depuis 2004) ; Doit être considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de 24 heures (définition européenne appliquée depuis 2004). 	
<p>Agent : agent en service ou contractant (définition européenne appliquée depuis 2004) Voyageur : personne en possession d'un titre de transport Autre personne : toute autre personne</p>	

Annexe D

Modifications importantes de la législation ferroviaire et de sa réglementation

Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (concerne également d'autres modes de transport)	Création de l'EPSF : composition du conseil d'administration, emploi des personnels et habilitation, ressources. Dispositions relatives à l'organisation du transport ferroviaire et dispositions applicables aux investissements sur le RFN : précisions concernant RFF.
Décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire	Missions, organisation et fonctionnement de l'EPSF. Dispositions financières et comptables.
Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire	Dispositions relatives à la sécurité des circulations ferroviaires, en conception, en réalisation et en exploitation. Dispositions relatives à la documentation, à la gestion des situations d'urgence, aux obligations d'information, aux agrément, certificat et attestation de sécurité, à la formation et à l'aptitude des personnels. Dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire, à la conception et réalisation des systèmes de transport public ferroviaire.
Décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1^{er}, 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire	Dispositions relatives aux missions de la SNCF et de RFF.
Arrêté du 7 décembre 2006 modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national	Liste des règlements et textes.
Décret n° 2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale	Réforme du régime de vigilance et de protection des installations les plus sensibles pour la défense de la Nation et la sécurité de l'État. Unification des dispositifs applicables aux installations d'importance vitale et aux points et réseaux sensibles. Précisions sur la notion d'opérateur d'importance vitale et identification des secteurs d'activité d'importance vitale.
Arrêté du 5 janvier 2006 relatif aux informations nécessaires à l'élaboration du plan particulier d'intervention (PPI)	Précision sur les informations à fournir au préfet chargé de l'élaboration du PPI et de la préparation des plans d'urgence.
Arrêté du 5 janvier 2006 relatif à la consultation du public sur le projet de PPI de certaines installations	Précision sur la procédure à mettre en place.

Annexe E

L'évolution de la certification et des agréments en matière de sécurité

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

Nombre de certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE, détenus par des entreprises ferroviaires reconnues au cours de l'année 2006	dans votre État membre	6
	dans un autre État membre	/

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

Sans objet

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

Sans objet

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

Sans objet

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

Sans objet

E.6. Aspects de procédure – Agrément de sécurité

Sans objet

Édité en octobre 2007

Conception graphique :
Christophe Rémy

Photos :
Christophe Recoura, EPSF

Impression :
Colin Frères Imprimeurs

établissement
public de
**sécurité
ferroviaire**



www.securite-ferroviaire.fr

**Directions générale
et technique**

1 parvis de la Défense
92044 La Défense cedex
33 (0)1 40 81 84 00
33 (0)1 40 81 84 09
epsf@securite-ferroviaire.fr

Direction administrative

18 rue Lamartine
80000 Amiens
33 (0)3 22 67 38 48
33 (0)3 22 67 38 58