



STRATÉGIE DE SURVEILLANCE

Version du 02 Mars 2026

Table des matières

A. OBJET	4
B. PRINCIPES DE LA STRATEGIE DE SURVEILLANCE	5
C. ORIENTATIONS	8
<i>C.1. LES PLANS DE SURVEILLANCE</i>	<i>8</i>
<i>C.2. LES PRINCIPAUX EVENEMENTS REDOUTES</i>	<i>9</i>
D. PROGRAMME ANNUEL	11
E. RESSOURCES	15
F. PILOTAGE ET AMELIORATION CONTINUE	16
G. ANNEXE	17

A. Objet

L'objectif du présent document est de décrire la « Stratégie de surveillance » élaborée et mise en œuvre par l'EPSF en tant qu'autorité nationale de sécurité française. Cette stratégie est établie conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 2018/761 de la Commission du 16 février 2018, relatif à la surveillance des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires d'infrastructures (GI). Un synoptique du processus de conception et de réalisation de cette stratégie figure en annexe du document.

Le document traite également des entités chargées de l'entretien (ECE), ainsi que des organismes de formation (OF), des organismes chargés des examens (Oex) et de ceux chargés de l'évaluation (Oev) des conducteurs, disposant d'une autorisation délivrée par l'EPSF, basée sur des dossiers d'organisation en matière de sécurité assimilables aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des EF et des GI.

Enfin, le document ne couvre pas les actions menées par l'EPSF en tant qu'autorité de surveillance pour la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

B. Principes de la stratégie de surveillance

La surveillance exercée par l'EPSF sur les exploitants ferroviaires titulaires d'une autorisation, en application des dispositions de l'article 17 de la directive (UE) n°2016/798 du parlement européen et du conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, représente une des dispositions permettant d'assurer le respect des objectifs de sécurité.

Cette surveillance porte également sur les entités chargées de l'entretien ainsi que sur les organismes de formation, chargés des examens et d'évaluation, qui peuvent avoir une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ferroviaire tel que visé aux articles 4.4 et 17.8 de cette même directive.

En contrôlant que chaque entreprise maîtrise la sécurité de son activité, en identifiant des axes d'amélioration et en lui demandant de prendre des mesures correctives si nécessaire, voire en prenant des dispositions à caractère contraignant pouvant aller jusqu'au retrait de l'autorisation, l'EPSF contribue à garantir l'atteinte des « objectifs de sécurité communs » et le maintien des « valeurs nationales de référence », applicables en France.

Cette surveillance des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures, des entités chargées de l'entretien et des organismes de formation, chargés des examens et d'évaluation, est effectuée de manière continue par :

- des contrôles portant en particulier sur la mise en œuvre et l'efficacité de leur SGS ;
- la collecte et l'analyse de l'ensemble des événements de sécurité notifiés par les exploitants ferroviaires à l'EPSF en application des dispositions de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire ;
- la tenue de réunions périodiques concernant le déploiement, le fonctionnement et les évolutions de leur SGS.

Tout en veillant à l'égalité de traitement entre toutes les entités, les priorités de surveillance résultent, d'une part, de la prise en compte de l'appréciation des risques induits par les activités concernées et, d'autre part, de l'évaluation de l'efficacité du SGS mis en œuvre par chaque entreprise pour maîtriser les risques qu'elle a identifiés. L'EPSF utilise notamment les données d'entrée suivantes pour définir ses priorités :

- l'évaluation, pour chaque titulaire d'une autorisation, du niveau de maîtrise de son SGS, basée notamment sur les retours des instructeurs à la suite de l'instruction des dossiers de demande ou de renouvellement d'autorisation, ainsi que sur les résultats des activités de surveillance antérieures, qu'elles aient été réalisées par l'EPSF ou par une autre ANS ;
- l'analyse des événements de sécurité permettant de disposer d'une connaissance fine des risques ;
- la nature et le volume d'activités de chaque entreprise :
 - o voyageurs / fret ;
 - o marchandises dangereuses ou non ;

- voyageurs ou tonnes transportés/ kilomètres parcourus ;
 - diversité des activités et des tâches de sécurité ferroviaires exercées ;
- le changement du périmètre d'un certificat ou d'un agrément de sécurité ;
- des informations provenant d'autorisations concernant des sous-systèmes ou des véhicules ;
- les informations recueillies de l'analyse et de la présentation des rapports annuels de sécurité des exploitants ferroviaires qui comprennent notamment une auto-évaluation du niveau de maîtrise de leur SGS, une auto appréciation de leur niveau de maturité ainsi que la performance sécurité au sens des indicateurs de sécurité communs (ISC) ;
- le cas échéant, des rapports annuels d'entretien transmis par les entités en charge de l'entretien ;
- des rapports d'enquête provenant d'organismes d'enquête nationaux ou d'enquêtes internes à l'exploitant ferroviaire (ExF) ;
- des informations émanant des personnels de l'EPSF, des organismes de certification des ECE, d'autres ANS ou de l'agence ferroviaire européenne ;
- toute autre information remontée à l'EPSF, quel qu'en soit le canal (administrations, collectivités, usagers, organisations syndicales, autorité compétente en matière d'horaires et de durée de travail, états membres, etc...).

Les priorités de surveillance intègrent également des éléments conjoncturels pour l'ensemble du secteur tels que :

- les évolutions réglementaires ;
- la veille des enseignements tirés des accidents graves survenus aux plans national ou international ;
- l'anticipation ou la réaction face à des événements exceptionnels (Jeux Olympiques, crise sanitaire ou climatique, etc...) ;
- la prise en compte des alertes de sécurité européennes.

L'EPSF et le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ont par ailleurs signé une convention qui cadre, entre autres, le partage d'informations à la suite d'un événement de sécurité faisant l'objet d'une enquête. Ceci permet à l'EPSF, le cas échéant, d'intégrer au plus tôt les premiers éléments d'une enquête pour adapter ses priorités de surveillance.

Pour les gestionnaires d'infrastructures gérant des infrastructures transfrontalières et pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans plusieurs États membres de l'Union européenne, l'EPSF se coordonne avec les autorités nationales de sécurité concernées afin d'élaborer une approche commune de la surveillance telle que décrite à l'article 8 du règlement (UE) n°2018/761 de la Commission du 16 février 2018. Ceci se traduit par la mise en place d'accords de coopération en matière de surveillance traitant des informations clés à partager afin de développer des plans de surveillance cohérents des exploitants ferroviaires, de mieux cibler les thèmes des contrôles et d'éviter toute activité redondance inutile. Dans le cadre de ces coopérations, les autorités décident pour chaque entreprise laquelle d'entre elles exerce le rôle de chef de file pour la coordination de la surveillance.

L'EPSF informe dans les meilleurs délais l'organisme de certification d'une ECE lorsqu'il constate au cours de ses activités de surveillance des exploitants ferroviaires une situation relative à cette ECE qui peut présenter un intérêt du point de vue de la sécurité ferroviaire pour l'organisme de certification.

En matière de surveillance, l'EPSF coopère à toutes occasions favorables au niveau national avec :

- l'Autorité de Sûreté Nucléaire ;
- les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;
- la Direction générale du travail ;
- la Direction générale de la prévention des risques du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires.

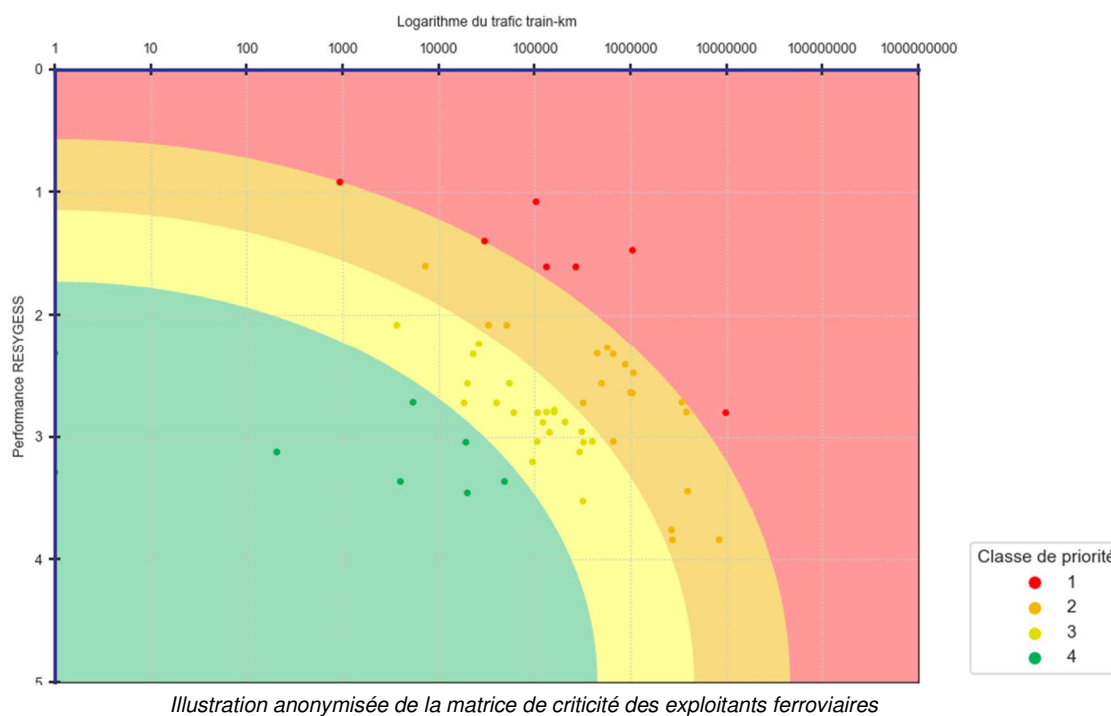
C. Orientations

En application des principes décrits ci-dessus, la surveillance exercée par l'EPSF s'appuie, d'une part, sur un plan de surveillance établi à partir de l'évaluation de la performance de chaque titulaire d'une autorisation et, d'autre part, sur des thématiques ciblées déterminées sur la base de l'identification des principaux événements redoutés.

C.1. Les plans de surveillance

Les plans de surveillance de chaque titulaire d'une autorisation sont conçus de la manière suivante :

- l'EPSF établit un plan de surveillance annuel des EF et des GI basé sur les risques. Cette approche repose sur une cartographie des entreprises (*voir illustration ci-dessous*) établie à partir d'une évaluation du niveau de maîtrise de leur SGS¹ (appelée performance RESYGESS du nom du processus interne), qui s'appuie notamment sur les résultats de l'instruction des dossiers de demande d'autorisation et du bilan des activités de surveillance, ainsi que du trafic réalisé. La fréquence et la profondeur des contrôles du SGS dont l'exploitant fait l'objet sont fonction de sa classe de priorité établi en fonction de son degré de criticité. Une surveillance complémentaire de l'ensemble des exploitants est exercée par l'intermédiaire de contrôles opérationnels in situ ;



¹ Pour davantage d'informations, se référer au rapport d'activité 2022 de l'EPSF – Pages 53 et 54

https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/actualites/documents/2023-07/EPSPF_Rapport_d_activite_2022.pdf

- chaque OF, OEX & OEV fait l'objet d'au moins une activité de surveillance sur la période de validité de son agrément ;
- chaque ECE fait l'objet d'une activité de surveillance au moins tous les 12 mois en application de l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la commission du 16 mai 2019 concernant la certification des entités chargées de l'entretien des véhicules. Le champ des activités de surveillance est déterminé pour couvrir l'ensemble des fonctions certifiées (encadrement, développement, gestion de flotte et exécution) sur la période de cinq ans de validité de la certification, en tenant compte de la variété des matériels entretenus et des sites d'exécution, et en considérant les résultats des précédents contrôles ;
- pour les exploitants ferroviaires dont le volume, la nature et la diversité des activités sont tels qu'il faut significativement plus qu'un contrôle pour adresser l'ensemble des domaines du SGS et des activités, un plan de surveillance pluriannuel est spécifiquement structuré pour couvrir de manière optimale le contrôle de ces domaines, les différents métiers ferroviaires et activités exercés ainsi que la couverture géographique sur la période des cinq ans ;
- pour les entreprises dont l'activité se limite aux sections frontières, et dans une logique de coopération renforcée avec les Autorités nationales de sécurité voisines, les contrôles seront restreints aux seuls contrôles opérationnels. L'EPSF s'appuiera sur les évaluations réalisées par l'ANS « chef de file », désignée dans le cadre des accords de coopération, pour apprécier la performance de ces entreprises.
- intégration, le cas échéant, au plan de surveillance de contrôles supplémentaires :
 - à vérifier l'effectivité et l'efficacité des actions correctives mises en œuvre par les exploitants ferroviaires à la suite des précédentes activités de surveillance ;
 - à la suite d'une modification importante d'organisation pouvant impacter le SGS ou son fonctionnement.
- suivi des plans d'actions, assuré lors de réunions régulières permettant à l'EPSF de vérifier la mise en œuvre des mesures engagées par les exploitants ferroviaires en réponse aux constats d'écarts notifiés par l'EPSF ;
- suivi renforcé des recommandations, organisé autour d'un top 5 prioritaire visant à garantir une surveillance rapprochée de la mise en œuvre des recommandations formulées par le BEA-TT ;
- présentation chaque année du contenu des rapports annuels de sécurité par l'ensemble des exploitants ferroviaires aux référents ESPF désignés.

C.2. Les principaux évènements redoutés

Au-delà de l'analyse de l'ensemble des données d'entrée mentionnées précédemment, le processus d'identification des contrôles à thématiques ciblées s'appuie notamment sur une matrice de priorité qui attribue un niveau de criticité aux différents types d'évènements de sécurité notifiés à l'EPSF. Ce processus s'appuie également sur l'analyse de l'évolution de ce niveau de criticité dans le temps.

Les évènements de sécurité retenues pour le programme de contrôle 2026 sont les suivantes :

Réf. ²	Évènements redoutés
1.3.1	Collision au passage à niveau
1.4.1	Accident de personnes hors PN
1.1.2.0	Collision avec un obstacle à l'intérieur du gabarit
2.5.2.2	Anomalie ou défaut de chargement
2.5.3.7	Non-respect de la marche restrictive

L'exploitation de ces données permet ensuite à l'EPSF de prioriser les thématiques qui font l'objet de contrôles ciblés, dits conjoncturels, dont l'objectif est de contribuer à l'identification et au traitement des causes racines.

² Références de la nomenclature de classification des évènements de sécurité ferroviaire de l'Arrêté du 4 janvier 2016 (<https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-03/arrete-4-janvier-2016-nomenclature-evenement-de-securite-version-consolidee-08-02-2017.pdf>)

D. Programme annuel

Le programme prévisionnel de contrôle est établi chaque année pour la période de janvier à décembre. Ce programme est basé sur plusieurs types d'activités de surveillance dont celles propres aux contrôles s'appuient sur une procédure validée et publiée sur le site Internet de l'établissement :

- des **audits SGS** programmés de façon à vérifier le maintien des conditions de délivrance des différents types d'autorisations délivrées par l'EPSF. Ce sont en particulier les contrôles portant sur la mise en œuvre et l'efficacité des SGS ;
- des **inspections SGS** destinées à contrôler l'ensemble du SGS ainsi que la mise en œuvre et l'efficacité des actions correctives que les exploitants se sont engagés à mener à la suite des constats d'écarts de l'EPSF ;
- des **audits conjoncturels** déclenchés en fonction du retour d'expérience sur les incidents ou à la suite d'évolutions significatives. Les contrôles portant sur les thématiques ciblées prioritaires ou sur la vérification de l'efficacité des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations du BEA-TT sont en général des audits conjoncturels ;
- des **inspections conjoncturelles** destinées à contrôler des pratiques en situation. Ce type de contrôle inopiné est couramment utilisé pour contrôler les thématiques ciblées prioritaires ;
- des **contrôles opérationnels**, qui sont des types particuliers de contrôles inopinés ciblés sur des vérifications dont le cahier des charges est précisément préétabli et couvrant les métiers de la conduite, du matériel roulant, de l'exploitation et de l'infrastructure mais aussi sur des thématiques en lien avec les marchandises dangereuses. Ces contrôles contribuent aussi à apprécier le niveau de maîtrise du SGS des exploitants ferroviaires contrôlés ;
- des **réunions périodiques** sur des thématiques ciblées permettant d'évaluer la politique pratiquée par l'entreprise.

Le nombre total de contrôles et la durée prévisionnelle de chaque contrôle sont établis en prenant en compte l'expérience acquise, le nombre de titulaires d'autorisation et les ressources disponibles.

Chaque titulaire d'une autorisation est informé en début d'année des audits SGS et conjoncturels que l'EPSF prévoit de mener le concernant. Cette information précise pour chaque contrôle le thème identifié et la période de l'année retenue. Le programme prévisionnel des inspections et des contrôles opérationnels n'est quant à lui pas communiqué.

Conformément à l'article 17.2 de la directive UE 2016/768 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, les entreprises ferroviaires sont tenues d'informer l'autorité nationale de sécurité au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire, de sorte que l'EPSF puisse programmer l'activité de surveillance adéquate. Cette information doit s'accompagner de la répartition des catégories de personnel et des types de véhicules qu'elles utiliseront.

Chacun des contrôles programmés est affecté à une équipe d'inspecteurs qui en assure la réalisation.

Au cours des contrôles, les équipes d'inspecteurs vérifient notamment :

- le respect des exigences de sécurité conformément aux autorisations obtenues et à la réglementation ;
- le respect des exigences essentielles des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure ;
- le fonctionnement du système dans son ensemble en s'attachant à la gestion des interfaces entre les acteurs, exploitants ferroviaires, ECE, organismes de formation mais aussi tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ;
- l'atteinte des résultats escomptés ;

Dans la pratique, ces équipes d'inspecteurs s'attachent particulièrement à exercer leurs activités et à évaluer les situations en privilégiant l'analyse des risques.

Les contrôles peuvent donner lieu à la notification de cinq niveaux de constat :

- le **point maîtrisé** pour la mise en œuvre par l'entité contrôlée de tout ou partie d'un processus relatif à la sécurité ferroviaire de façon conforme au référentiel du contrôle ;
- le **point de fragilité** lorsqu'il est jugé qu'une situation peut être améliorée par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires. L'EPSF ne suit pas systématiquement la mise en place d'actions correctives pour ce niveau de constat ;
- l'écart classifié en **réserve** lorsque la sécurité ferroviaire est mise en cause à plus ou moins long terme. Ce niveau ne justifie pas la prise de mesures conservatoires mais nécessite la mise en œuvre d'actions correctives qu'il appartient à l'entreprise de proposer dans un délai fixé après concertation entre l'EPSF et l'entreprise ;
- l'écart **majeur** pour le constat d'un risque grave avéré, à court terme ou latent, impactant la sécurité des circulations ferroviaires, nécessitant selon les cas :
 - o la prise rapide de mesures conservatoires proposées à l'EPSF par l'entité contrôlée dans un délai en principe inférieur à 72 heures suivant la notification ;
 - o la mise en œuvre d'actions correctives.
- le **point bloquant** correspondant :
 - o soit à un dysfonctionnement grave et imminent d'un système ou d'un sous-système lors de son exploitation commerciale, impactant la sécurité des circulations ferroviaires ;
 - o soit à un manquement grave ou répété de l'entité contrôlée aux obligations que lui font la réglementation de sécurité ou le respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système.

Ce type d'écart nécessite la prise de mesures conservatoires immédiates en cas de danger grave et imminent. Ces mesures conservatoires sont, soit décidées et mises en œuvre immédiatement par l'entité contrôlée, soit imposées par l'EPSF

après mise en demeure de l'entité contrôlée. Elles sont mises en œuvre pendant la période de temps nécessaire au retour à une situation jugée acceptable par l'EPSF.

Dans le cas où des mesures de sécurité temporaires sont appliquées par l'EPSF à la suite de la détection d'un danger grave, il en informe l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, dans la mesure du possible et lorsque les circonstances le permettent, avant la mise en place effective, si le certificat de sécurité unique de l'entreprise concernée a été délivré par celle-ci. L'EPSF présente les éléments de preuve à l'appui de sa décision. L'Agence conclut des suites qu'elle entend donner. Elle peut notamment décider de restreindre ou de retirer ce certificat si elle considère que les conditions de la certification ne sont plus remplies ou, en cas de désaccord avec l'EPSF, lui demander de retirer ou d'adapter ces mesures de sécurité temporaires dans les conditions prévues à l'article 17.6 de la directive (UE) 2016/768 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

La cotation de chaque écart est réalisée par l'équipe de contrôle sur la base de l'évaluation des risques associés. Lorsque cela est nécessaire, une commission d'harmonisation composée de personnels de l'EPSF disposant de l'expertise adaptée est mise en place pour assister l'équipe de contrôle pour définir le niveau de l'écart.

Chaque contrôle fait l'objet d'un rapport détaillé décrivant notamment les principaux constats relevés par l'équipe d'inspecteurs. La diffusion par l'EPSF de ce rapport se limite à l'entité contrôlée.

Les actions correctives répondant à l'analyse de cause des écarts ainsi que les délais de mise en œuvre sont proposés par l'entité contrôlée aux inspecteurs de l'EPSF qui en évaluent la pertinence.

Les inspecteurs suivent périodiquement l'effectivité et l'efficacité des actions correctives mises en œuvre.

Une commission sanction est mise en place au sein de l'EPSF en cas de manquements graves et ou répétés d'un titulaire d'autorisation. Ce dispositif peut conduire à adresser un avertissement, une mise en demeure et peut aller jusqu'à la sanction pécuniaire, conformément aux dispositions de l'article L 2221-11 du Code des Transports, voire à la suspension, la restriction ou le retrait de l'autorisation si celle-ci a été délivrée par l'EPSF.

Les résultats de l'activité de surveillance sont partagés en tant que de besoin à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et aux autres autorités nationales de sécurité s'il s'agit d'exploitants en commun ou que l'autorisation a été délivrée par l'une d'elle.

La coordination entre la direction des Autorisations et la direction des Contrôles est assurée de façon à harmoniser les interprétations réglementaires, à avoir une vision commune des difficultés d'application de la réglementation et à permettre à l'EPSF de se prononcer sur l'efficacité du cadre réglementaire. Cette coordination est facilitée par la direction des Affaires Réglementaires Européennes et Internationales (DREI) qui, d'une part, pilote un comité technique et réglementaire auquel sont remontés les besoins et, d'autre part, anime régulièrement des sessions d'animation réglementaire. Elle peut aussi donner lieu à la réalisation de contrôles conjoints entre personnels de ces trois directions ; les personnels de la direction des Autorisations ou de la DREI participant alors à ces contrôles avec un rôle d'observateur.

L'EPSF rapporte annuellement à chaque exploitant l'évaluation qu'il fait du niveau de maîtrise de son SGS et l'appréciation de son niveau de maturité. Ce partage d'information permet, le cas échéant, à chaque exploitant de compléter sa propre auto-évaluation et d'adapter ses plans de progrès en cohérence.

E. Ressources

L'adéquation entre les ressources de l'EPSF et le programme est réalisée annuellement lors de sa conception et adaptée en continue durant l'année en tant que de besoin.

Conformément au premier alinéa de l'article L 2221-4 du Code des transports et répondant aux exigences de l'article 6 du règlement (UE) n°2018/761 de la Commission du 16 février 2018, l'EPSF met en œuvre un processus d'habilitation des inspecteurs selon une procédure écrite prévoyant notamment des formations indispensables et la réalisation de contrôles avec un pair expérimenté. Plus largement, le système de gestion des compétences en place permet de veiller à la disponibilité des compétences au regard des missions à effectuer en adaptant les recrutements et en développant les actions pertinentes de formation.

Pour la réalisation des contrôles, les inspecteurs de l'EPSF peuvent se faire assister par des experts externes, tel que prévu au second alinéa de l'article L 2221-4 du Code des transports. Ces experts sont munis d'une carte délivrée par l'établissement les désignant explicitement. Le déclenchement de chaque contrôle, son organisation, les échanges avec l'entité contrôlée et l'éventuelle notification d'un écart restent de l'entière compétence des inspecteurs habilités de l'EPSF.

F. Pilotage et amélioration continue

Le programme annuel est établi par la direction des Contrôles et validé par le directeur général de l'EPSF. Une revue *a minima* mensuelle de ce programme est organisée au sein de cette direction.

L'ensemble de l'activité de contrôle s'appuie sur une application informatique couvrant à la fois la programmation des contrôles, le suivi des plannings, la rédaction des rapports et le suivi des écarts. La traçabilité de l'ensemble des pièces liées à un contrôle est assurée par l'utilisation d'une gestion électronique des documents. Ces documents font également l'objet d'un archivage.

Le tableau de bord de la direction des Contrôles dresse périodiquement l'état d'avancement des activités. Il est notamment constitué des indicateurs suivants :

- respect du programme validé par le directeur général ;
- respect par les exploitants des délais de mise en œuvre des actions correctives ;
- respect des délais de transmission des rapports de contrôle ;
- évolution du nombre d'écarts constatés ;
- état des lieux des actions issues des recommandations émises par le BEA-TT ;
- évolution des effectifs.

Les deux premiers indicateurs alimentent, en outre, le tableau de suivi périodique d'activité de l'EPSF.

La revue de ces indicateurs contribue à identifier les actions de progrès à mener dans le cadre de la démarche d'amélioration continue en place. Le déclenchement de ces actions peut aussi provenir des retours d'expérience exprimés par les équipes d'inspecteurs. Plusieurs réunions avec l'ensemble des inspecteurs sont organisées chaque année pour favoriser ce type de remontées. Le retour d'informations des entités contrôlées, que ce soit de manière formelle lors de réunions dédiées ou à la suite d'un contrôle, alimente également cette démarche.

L'EPSF s'attache aussi à capter les bonnes pratiques en matière de contrôle au travers des échanges développés avec les autorités nationales de sécurité ferroviaires européennes et, plus largement, avec les autorités de contrôle d'autres industries à risques. Les améliorations résultantes de cette démarche peuvent aussi bien concerner la Stratégie de surveillance, la manière d'évaluer le niveau de maîtrise d'un SGS, l'organisation de la préparation des contrôles ou la qualité des rapports.

G. Annexe

