



La sécurité ferroviaire : notre engagement, votre destination.



Sommaire



INTRODUCTION

• Préambule du ministre des TransportsP 6

• Préambule du directeur généralP 7

• Consolider les missions essentielles et entretenir une ambition élevéeP 8

• Regard sur les COP précédents et bilan du COP 2023-2025 P10

• Un COP robuste et pragmatique, qui participe aux objectifs européens P12

AXES STRATÉGIQUES

AXE 1

Pour un système ferroviaire sûr, garanti par tous ses acteurs

..... P14

AXE 2

Pour un réseau interopérable, ouvert sur les territoires et le trafic international

..... P20

AXE 3

Pour un secteur qui innove et se développe

..... P26

AXE 4

Pour une organisation évolutive, responsable et humaine

..... P32

CONCLUSION..... P37

ANNEXES

Annexe 1 : tableau récapitulatif des objectifs et livrables du COP P38

Annexe 2 : les indicateurs et modalités de suivi..... P42

Annexe 3 : la contribution du COP aux politiques publiques..... P43



Contrat d'objectifs et de performance entre l'État et l'Établissement public de sécurité ferroviaire 2026 ➤ 2030

*entre l'État représenté par le ministre des Transports
et l'Établissement public de sécurité ferroviaire, représenté par son directeur général*

À Paris, le 27 mars 2026

L'Établissement public de sécurité ferroviaire exerce, pour le compte du ministre des Transports et dans le cadre de la réglementation, les fonctions dévolues à l'autorité nationale de sécurité ferroviaire au sens de la directive (UE) 2016/798.

Préambule du ministre des Transports

Garantir la sécurité des 15 000 trains qui circulent chaque jour sur les près de 28 000 kilomètres de voies ferrées de notre pays représente un véritable défi. Un défi que coordonne au quotidien, depuis 20 ans cette année, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Il y a, en France, une vraie « envie de trains ». La progression continue de leur fréquentation et de leur circulation en témoigne.

Stimulée par cette demande croissante, l'offre ferroviaire se réinvente à travers des projets d'infrastructure adaptés aux besoins du quotidien et des territoires, le développement de nouveaux matériels roulants, et les opportunités offertes par l'ouverture à la concurrence. Ce mode de transport décarboné est ainsi au cœur de la vie quotidienne de nos concitoyens qui en attendent de la régularité, de la fiabilité et bien sûr de la sécurité. C'est là mon ambition pour le développement des transports : programmer, sécuriser et renforcer les investissements nécessaires à la régénération et à la modernisation de notre réseau ferroviaire, pour les 30 prochaines années. Avec un objectif : garantir sur le temps long une qualité de service irréprochable.

Autorité nationale de sécurité, l'EPSF joue un rôle central pour assurer le succès de cette dynamique ainsi que la cohérence d'ensemble du système de sécurité du secteur ferroviaire.

Autorité de contrôle indépendante, chargée de délivrer des autorisations en s'assurant du respect des réglementations et des normes, l'EPSF est reconnu par ses pairs pour sa rigueur, son exigence et son expertise, au service de la sécurité de tous. Pour sa capacité, aussi, à être à l'écoute des acteurs du système ferroviaire afin de mieux les accompagner. L'EPSF et ses équipes ont su instaurer les conditions d'un dialogue constructif et permanent, par le partage des connaissances, des outils et des méthodes, animant le retour d'expérience et le partage des bonnes pratiques.

Vingt ans après sa création, l'EPSF s'affirme aussi comme un opérateur moderne. Depuis plusieurs années déjà, la transformation digitale est au cœur de sa stratégie, tant par la modernisation de ses pratiques que par l'exploration des potentialités de l'intelligence artificielle pour le développement de nouveaux modèles de connaissance et d'analyse des risques. Il convient, aujourd'hui, d'en accélérer le déploiement.

Dans un environnement marqué par l'ouverture à la concurrence, le renforcement de la réglementation européenne et l'accélération numérique, l'État trace avec ce nouveau contrat d'objectifs et de performance une feuille de route claire pour l'EPSF, jusqu'en 2030 : garantir un haut niveau de sécurité, accompagner les nouveaux entrants, favoriser l'innovation technologique et soutenir le développement de l'interopérabilité. Il traduit ces ambitions en objectifs concrets et mesurables, au service d'un système ferroviaire sûr, efficace et durable.



Philippe Tabarot

Le ministre des Transports

Laurent Cébulski

Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire



Préambule du directeur général

Vingt ans après sa création, concomitante à l'ouverture à la concurrence du transport de fret ferroviaire, les missions de l'EPSF ont sensiblement évolué, mais le cœur de métier de l'Établissement reste le même : veiller au respect des objectifs de sécurité et d'interopérabilité par l'ensemble des acteurs concernés, a priori, à travers l'instruction des dossiers d'autorisation et a posteriori par les activités de contrôle sur sites. Mais c'est aussi beaucoup plus que cela. La raison d'être d'une autorité de sécurité a souvent été mal comprise : il ne s'agit pas de se porter garant de la sécurité ferroviaire en tout point et à tout instant, en se substituant à la responsabilité de chacun, mais de se poser en ombrelle de contrôle dans un écosystème complexe.

Depuis plusieurs années, la multiplication de crises imprévisibles pousse l'ensemble des acteurs à ne plus se contenter d'anticiper et de gérer les risques, mais également à créer les conditions de leur résilience. Pour beaucoup, la solution la plus évidente consisterait à changer les règles du jeu, en pointant une réglementation inadaptée, des complexités entravant le déploiement des innovations et un niveau de sécurité global suffisant pour justifier l'abaissement de certains seuils protecteurs dans un contexte économique tendu.

Avec ce nouveau contrat d'objectifs et de performance (COP), plutôt que de « changer les règles du jeu », nous allons « changer le jeu », au moins en partie, afin de maintenir et augmenter l'efficacité de notre action. Au-delà de l'attention portée aux acteurs qui essuient le plus d'événements de sécurité, nous nous intéresserons également à ceux qui en subissent peu, afin de diminuer la part de risque de leur réalité opérationnelle, tel un médecin qui en plus de soigner ses patients, les aiderait à rester en bonne santé. Dans un système très sûr, les effets d'une lente érosion des barrières de sécurité ne se révèlent que lors d'événements dramatiques que nous ne voulons plus connaître. Par conséquent, en 2026, il nous semble indispensable de consacrer autant d'énergie au visible qu'à l'invisible.

Afin de pouvoir se concentrer avec force sur son environnement, ce contrat appelle également un travail de réflexion interne sur l'organisation et le fonctionnement même de l'Établissement, afin d'éviter le syndrome d'une bureaucratie productiviste et d'orienter la culture d'opérateur vers plus d'horizontalité, de plasticité et de co-construction. Se contenter de réaliser des missions « cœur de métier » sans vision sur l'avenir ne suffit plus dans ce monde incertain. Pour garantir la pérennité de la structure et son adaptabilité aux changements de plus en plus rapides, les objectifs fixés par ce contrat ont été pensés comme une garantie de conserver des fondations solides, faites d'expertises, d'innovation, d'ouverture au-delà des frontières, sans occulter les initiatives locales adaptées aux enjeux quotidiens de millions d'usagers, et d'identification des nouveaux risques, quels qu'ils soient.

La collaboration avec d'autres entités, de tous secteurs et de toutes nationalités, et le retour d'expérience, sont également indispensables pour conserver un regard critique sur les pratiques quotidiennes car, comme le disait Albert Einstein, « on ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré ».

Inclusion, ouverture, innovation, agilité et robustesse : c'est dans cet esprit que nous proposons de concentrer nos forces pour atteindre les 26 objectifs de ce COP.



➤ Consolider les missions essentielles et entretenir une ambition élevée

Le réseau ferroviaire français, l'un des plus sûrs de l'Union européenne

Conformément à l'article L. 2201-2 du Code des transports, l'objectif cardinal partagé par l'État et l'EPSF en matière de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire est de veiller :

- 1° au maintien global de la **sécurité ferroviaire** et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, son amélioration constante, en **tenant compte de l'évolution du droit de l'Union européenne et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique** et en donnant la priorité à la prévention des accidents ;
- 2° à l'atteinte de l'objectif d'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union européenne afin d'aboutir à un niveau optimal européen d'harmonisation technique, de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire et de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et à la réalisation progressive du marché intérieur de l'Union européenne.

Poursuivre l'amélioration de la sécurité ferroviaire en déployant les meilleures solutions disponibles est également un objectif partagé par les États membres et les institutions européennes, qui portent l'ambition de faire du réseau européen le réseau ferroviaire le plus sûr du monde. Le taux de décès de passagers de train dans des accidents mortels dans l'Union européenne entre 2018 et 2022 par milliard de passagers-kilomètres est quatre fois plus bas qu'aux États-Unis ou au Canada, mais presque deux fois plus élevé qu'en Corée du Sud et surtout au Japon, où ce taux est proche de zéro.

La France fait partie des États membres de l'Union européenne les plus avancés. Le taux de décès (moyenne 2020-2022) et le taux de décès de passagers (moyenne 2012-2022) par milliard de passagers-kilomètres sont près de deux à trois fois inférieurs à la moyenne européenne sur ces mêmes périodes. À titre d'illustration, le taux de décès de passagers moyen en France sur la période 2012-2022 (0,0225 décès par milliard de passagers-

kilomètres) correspond à un décès pour 1 000 000 de trajets en TER Paris-Amiens avec 300 passagers à bord. Il faudrait ainsi en théorie plus de 2 000 ans à un passager qui emprunte ce trajet aller-retour tous les jours ouvrés de l'année avant de subir un accident mortel.

L'ambition de l'État et de l'EPSF est de concourir à la poursuite de l'amélioration de ces bonnes performances, lorsque cela est raisonnablement réalisable, par une exigence toujours forte en matière de sécurité ferroviaire.



Les missions essentielles de l'EPSF

Afin de contribuer à cette ambition, l'État, l'EPSF et son conseil d'administration ont souhaité à travers ce COP ne retenir que les objectifs qui contribuent le plus directement et le plus fortement aux missions de service public dont l'Établissement est investi.

Cet impératif rejoint également l'enjeu de rééquilibrage des finances publiques, qui appelle l'ensemble des services de l'État et opérateurs non seulement à accentuer les efforts de réduction des dépenses non prioritaires, mais aussi à accorder la priorité à leur socle de missions statutaires.

Cette démarche est l'occasion de prendre du recul sur les missions essentielles, l'année où l'Établissement atteint un seuil de maturité, 20 ans après sa création.

L'EPSF trouve son origine dans le 2° paquet ferroviaire européen, plus particulièrement la directive 2004/49/CE du Parlement et du Conseil concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, qui rendait obligatoire la création dans chaque État membre d'une autorité de sécurité ferroviaire, bénéficiant d'un degré élevé d'indépendance.

Établissement public de l'État à caractère administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des Transports, l'EPSF a été créé par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports. Ses missions, son organisation et son fonctionnement sont précisés par le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006.

Dans le cadre d'attributions partagées avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Établissement est responsable de l'évaluation et de la délivrance des autorisations de sécurité accordées aux acteurs ferroviaires, aux

infrastructures et au matériel roulant. La délivrance de ces autorisations est assurée par une évaluation rigoureuse, impartiale et transparente des demandes, dans le but de garantir la qualité des analyses dans des délais de traitement encadrés par la réglementation. Elles visent également à garantir le respect des spécifications en matière d'interopérabilité, conformément à la réglementation européenne.

Des audits, inspections et contrôles opérationnels sont réalisés pour vérifier que les conditions de délivrance des autorisations de sécurité sont respectées. Le programme de surveillance annuel est construit à partir de la connaissance des enjeux structurels et conjoncturels en matière de risque ferroviaire (« approche par les risques »). Cette connaissance est notamment issue de l'exploitation des données de sécurité, de l'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires et du retour d'expérience. Les actions de surveillance visent également à encourager les opérateurs à améliorer en continu leurs pratiques et sont conduites avec un souci d'impartialité, de traçabilité et de transparence.

Les données relatives aux incidents et accidents ferroviaires sont collectées, traitées et exploitées pour identifier les tendances émergentes et les facteurs de risques récurrents, alimenter les politiques publiques avec des données fiables et exploitables et contribuer à la recherche et l'innovation en matière de sécurité. L'EPSF est convaincu que les données sont un actif stratégique et leur analyse méthodique un levier de performance et d'innovation indispensable pour la réalisation de ses missions.

Le partage des enseignements tirés de l'exploitation des données, le retour d'expérience, l'accompagnement renforcé des nouveaux entrants et le dialogue avec les autorités organisatrices des mobilités participent à diffuser une culture commune de la sécurité ferroviaire.

L'EPSF est au cœur des travaux d'élaboration de la réglementation nationale et européenne. Ces activités sont menées aux fins d'œuvrer à la construction de l'espace ferroviaire unique européen, de représenter les intérêts français dans les instances européennes et de rendre la réglementation accessible aux acteurs du secteur ferroviaire ou, autant que possible, la simplifier, en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les autres autorités nationales de sécurité.

Enfin, l'Établissement est attaché à appliquer les meilleurs standards attendus des entités publiques en matière de gouvernance, gestion financière, développement des ressources humaines et responsabilité sociale et environnementale.

S'agissant de la gouvernance, il accorde beaucoup de valeur à la qualité et la transparence de sa relation avec son conseil d'administration et ses autorités de tutelle, technique et financière.

Les principes attachés à ces missions essentielles fixent un cap qui est suivi résolument pour garantir l'alignement des stratégies déployées au fil des COP.



➤ Regard sur les COP précédents et bilan du COP 2023-2025

Un premier COP est conclu en 2013. Depuis, quatre contrats ont été signés (COP 2013-2015, 2016-2018, 2020-2022, 2023-2025), sur des durées courtes de trois ans. Pour mettre en perspective les objectifs de ce contrat, il est utile de ne pas s'arrêter au seul bilan du COP 2023-2025 et de jeter un bref regard sur chacun des contrats précédents, leurs résultats et le contexte dans lequel ils se sont inscrits.

➤ Le COP 2013-2015, un COP qui fixe des repères

En 2013, l'Établissement n'avait que six ans d'existence. Le COP 2013-2015 visait en particulier à structurer ses activités essentielles en adoptant des repères partagés. Par exemple, chaque système de gestion de la sécurité (SGS) devait être contrôlé deux fois, une première fois dans l'année qui suit son adoption, puis une deuxième fois jusqu'à la date de son renouvellement. De nouvelles entreprises ferroviaires ont fait leur apparition avec l'ouverture à la concurrence du fret et du transport international de passagers, mais le nombre total d'exploitants demeurait mesuré par rapport à 2025 : en 2012, 25 entreprises ferroviaires et trois gestionnaires d'infrastructure étaient autorisés. Le trépied constitué par l'analyse des événements de sécurité, le retour d'expérience avec le secteur et l'approche par les risques pour l'élaboration du programme

de surveillance était déjà une orientation centrale du COP, mais les moyens pour concrétiser cette orientation, notamment en matière d'exploitation des données, étaient encore peu développés. La stratégie de surveillance est publiée pour la première fois en 2013, de manière à en partager les principes avec le secteur. Un premier outil informatique (PERSEE) est mis en service pour faciliter la programmation et le suivi des contrôles. Il fera l'objet de nombreuses améliorations successives les années suivantes. Les règles de conception et d'exploitation adoptées par le gestionnaire d'infrastructure délégué historique (SNCF Infra GID) occupaient encore une place importante dans le cadre normatif en matière de sécurité ferroviaire, au titre des règles de l'art reconnues. L'enjeu du recrutement et du maintien des compétences techniques ferroviaires est déjà présent

et sera une constante de chacun des COP qui suivront.

La réalisation de ce premier COP a été profondément marquée par trois accidents graves :

- le déraillement d'un train Intercités à Brétigny-sur-Orge (2013) ;
- le rattrapage d'un TGV par un TER à Denguin (2014) ;
- le déraillement d'un TGV d'essais à Eckwersheim (2015).

Des politiques publiques structurantes ont également été décidées, avec la présentation par le secrétaire d'État chargé des Transports en 2014 d'un plan d'action pour la sécurité ferroviaire réaffirmant le rôle central de l'EPSF et la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire conduisant à regrouper toutes les missions assurées par un gestionnaire d'infrastructure avec la création de SNCF Réseau.

➤ Le COP 2016-2018, des évolutions majeures à la suite des accidents graves qui l'ont précédé

Le COP 2016-2018 s'appuie sur un nombre restreint d'objectifs (12, contre 24 dans le précédent), mais a amené des évolutions majeures :

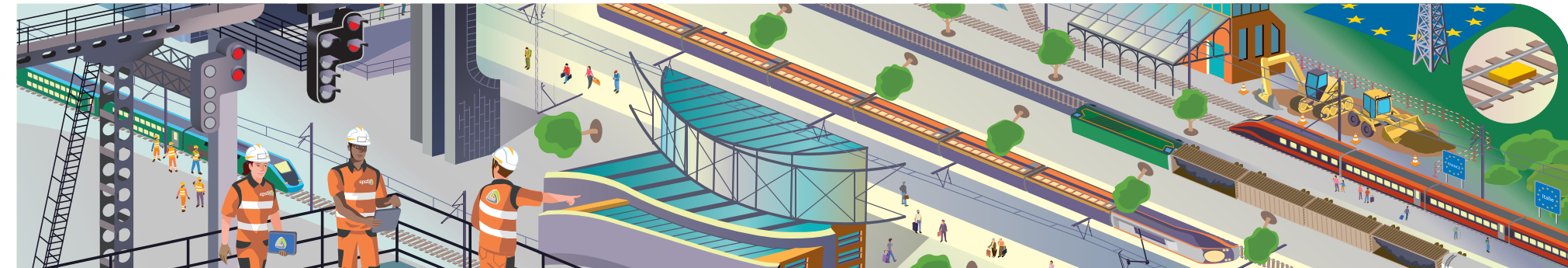
- la volumétrie des contrôles a beaucoup augmenté par l'introduction de contrôles opérationnels portant sur l'application sur le terrain des mesures présentées dans les SGS. Les contrôles opérationnels ont notamment porté sur les activités de préparation au départ des trains et à la maintenance de l'infrastructure, avant de voir

leur périmètre thématique progressivement élargi (état du matériel roulant, gestion des circulations, conduite, marchandises dangereuses, etc.) ;

- une nomenclature des événements de sécurité a été adoptée avec le secteur et un outil a été mis en place pour constituer une base de données structurée (SCOTES) à partir des déclarations des exploitants. L'outil RÉSYGESS est développé pour permettre le partage d'une évaluation objective de la performance des SGS ;

- le retour d'expérience est étendu à l'ensemble des acteurs du secteur. Une collaboration est formalisée par un protocole d'accord avec le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ;

- les filières de recrutement se diversifient, les agents détachés de la SNCF représentent une proportion moins importante des effectifs.



➤ Le COP 2020-2022, l'entrée en vigueur du 4^e paquet ferroviaire

Le COP 2020-2022 est résolument européen : c'est celui de l'entrée en vigueur du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, en 2019, qui confie de nouvelles missions d'autorisation à l'Agence, organise les sections frontières et annonce l'ouverture à la concurrence des marchés de transport de voyageurs. En prolongement de l'accord-cadre établi en 2019, un nouvel accord signé en 2021 détermine les conditions de délégation de tâches d'instruction de l'Agence vers l'EPSF. La base de données des événements de sécurité, SCOTES, laisse place à sa deuxième version, CYRUS. Après avoir introduit un contrôle de gestion opérationnel en 2018, ce COP a été aussi l'occasion de professionnaliser la gouvernance interne par l'introduction du contrôle interne, présenté au conseil d'administration pour la première fois en 2021, et l'adoption d'une stratégie de communication en 2022.

➤ Le COP 2023-2025, la transformation numérique

Le COP 2023-2025 se distingue en particulier par son ambition en matière de transformation numérique. Il consacre une approche plus transversale et stratégique en la matière, par l'adoption d'un plan de gouvernance de la donnée qui touche toutes ses activités, l'organisation d'un *datathon* qui a permis de mobiliser les compétences de spécialistes des données au service de la création de modèles prédictifs tenant compte de certains risques climatiques, l'introduction progressive de l'IA par des cas d'usage et la formation des collaborateurs et l'adoption d'une politique de sécurité des systèmes d'information. En interne, les systèmes d'information sont modernisés et la direction des systèmes d'information est créée en 2018. L'outil numérique de suivi des contrôles (OSCAR, qui a remplacé PERSEE) est étendu progressivement aux activités d'autorisation.

Ce COP se caractérise également par les efforts réalisés pour accompagner les nouveaux entrants : à la création des gestionnaires d'infrastructure conventionnés, possible depuis 2014, et l'arrivée des gestionnaires d'infrastructure issus des partenariats public-privé (LISEA/LGV Sud Europe

Atlantique, ERE/LGV Bretagne-Pays de la Loire, OC'VIA/contournement Nord de Nîmes) a succédé l'application des dispositions permettant le transfert aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de la gestion, des missions de gestion ou de la propriété de certaines lignes locales de transport de voyageurs et, surtout, la concrétisation de l'ouverture à la concurrence des marchés conventionnés et librement organisés de transport de voyageurs. Dans ce contexte, le défi est double : absorber une hausse continue et conséquente du nombre d'exploitants ferroviaires ces dix prochaines années, qui pèse sur toutes les activités, tout en consacrant plus de temps pour accompagner les nouveaux entrants dont la maturité en matière de sécurité ferroviaire est moindre. De nouveaux outils ont été développés pour y répondre : un parcours d'intégration des nouveaux entrants disponible en ligne et un outil d'auto-contrôle du SGS. Les échanges avec certains acteurs dont les attentes sont croissantes, notamment les régions, ont été accentués.

enjeux incontournables (la transformation numérique, le travail sur le cadre normatif, l'affirmation de la dimension européenne, les nouveaux entrants, le recrutement et la gestion prévisionnelle des compétences), que par les moments de rupture (accidents graves, 4^e paquet ferroviaire) qui ont conduit à accélérer les transformations nécessaires à la continuité des missions de service public de l'EPSF.



Les COP de 2013 à 2025 :
mettre en perspective
les réalisations
pour tracer la voie
du COP 2026-2030



> Un COP robuste et pragmatique, qui participe aux objectifs européens

Depuis la création de l'Établissement, le volume annuel du trafic de voyageurs en France, a augmenté de près de 52 % (119 milliards de voyageurs-kilomètres en 2024, contre 79 en 2006) et suit une progression très importante ces dernières années. Le coût du carburant, la congestion, le confort des voyages et son moindre impact environnemental sont autant de raisons qui conduisent de plus en plus de voyageurs à privilégier le train. Le Secrétariat général à la planification écologique estime ainsi que le report modal de la route vers le rail doit s'élever à +2,6 milliards de voyageurs-kilomètres par an entre 2019 et 2030 pour respecter les engagements de la France de réduction des émissions de gaz à effet de serre à cet horizon.

Si en revanche le trafic de fret ferroviaire en France a décliné ces 20 dernières années (-24 % entre 2006 et 2024), les mesures de soutien prévues dans la stratégie nationale du développement du fret ferroviaire adoptée en 2021, l'ambition de l'Union européenne (doubler le trafic de fret ferroviaire en Europe entre 2015 et 2050, conformément à la «stratégie de mobilité durable et intelligente») et la progression de l'interopérabilité sur les grands corridors de fret permettent d'envisager un rattrapage ces prochaines années.

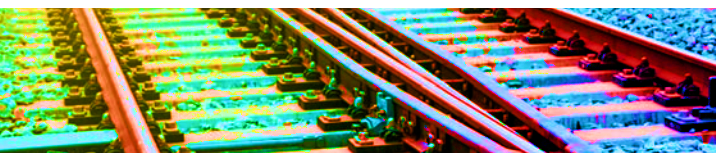
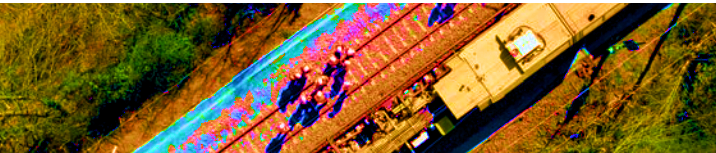
Pour répondre à ces attentes grandissantes, le secteur ferroviaire se transforme, porté par l'impulsion des politiques publiques, le développement d'infrastructures modernes et l'intégration de nouvelles technologies et matériels roulants.

L'EPSF accompagne activement le développement des mobilités ferroviaires, en collaboration avec

l'ensemble des acteurs du secteur pour maintenir un haut niveau de sécurité et renforcer l'interopérabilité, piliers d'une évolution durable.

Dans un environnement ferroviaire en perpétuelle transformation et dans le contexte de l'émergence de nouveaux risques, préserver le niveau de sécurité du système ferroviaire est un défi exigeant.

Pour relever ce défi ces prochaines années, le choix a été fait, à travers ce COP, de rechercher le meilleur équilibre possible entre l'effet levier des objectifs proposés et les moyens humains et financiers que leur réalisation nécessite. Cet équilibre a été trouvé en privilégiant les objectifs les plus cohérents avec les stratégies déployées dans les COP précédents, de telle sorte à s'appuyer sur des investissements déjà consentis pour en accentuer les bénéfices.



Ce COP est bâti autour de quatre axes stratégiques, qui dessinent un futur désirable pour les mobilités ferroviaires à court et moyen terme :



Pour un système ferroviaire sûr, garanti par tous ses acteurs



Pour un réseau interopérable, ouvert sur les territoires et le trafic international



Pour un secteur qui innove et se développe



Pour une organisation évolutive, responsable et humaine

Les risques récurrents et émergents et les barrières de sécurité seront mieux connus grâce à l'exploitation des données pour le retour d'expérience, notamment via l'intelligence artificielle. La diffusion des connaissances sera accélérée par des plateformes partagées. Les obstacles que rencontrent les acteurs qui prennent de nouvelles compétences ou arrivent sur le marché seront réduits autant que possible, grâce à un accompagnement consolidé. De nouvelles collaborations émergeront pour accélérer la mise en œuvre de l'interopérabilité, en cohérence avec la feuille de route de la Commission européenne, les intérêts du secteur français et les initiatives locales en faveur des petites lignes. La réglementation sera plus accessible grâce à la numérisation. La délivrance de certaines autorisations sera simplifiée. Enfin, l'EPSF poursuivra sa transformation interne, avec la volonté constante d'améliorer son organisation, sa gestion financière et les conditions de travail qu'il propose.

Le cap que fixent ces objectifs pour le secteur ferroviaire français est aligné sur l'ambition

européenne en matière de mobilités ferroviaires, déclinée dans les missions du Commissaire européen aux Transports durables et au tourisme, le Pacte vert, la stratégie de mobilité durable et intelligente et la feuille de route de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Marqué par l'accident de Tempe en Grèce en 2023, le Commissaire européen chargé des transports a affirmé que la sécurité serait la première de ses priorités. Il a également cité la digitalisation des transports, l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dans lequel les liaisons ferroviaires sont centrales, et la création de nouvelles liaisons à grande vitesse entre les grandes villes européennes.

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer se fixe notamment comme orientations prioritaires pour ces prochaines années la simplification des autorisations, l'instruction selon une approche par les risques, l'équilibre entre stabilité des règles et intégration de l'innovation et la levée des barrières à

l'interopérabilité, notamment grâce au déploiement de l'ERTMS et à une plus grande collaboration au niveau des sections frontalières.

L'attention portée à l'intégration de l'intelligence artificielle est également cohérente, à l'échelle des missions assurées par l'EPSF, avec l'objectif de la Commission européenne de faire de l'Europe un acteur mondial de premier plan dans le domaine de l'intelligence artificielle («plan d'action pour un continent de l'IA») et le positionnement de la France comme «fer de lance».

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, le choix a été fait, par l'État et l'EPSF, de porter la durée de ce COP de 3 à 5 ans (2026-2030). Ce choix est cohérent avec l'observation formulée par la Cour des comptes dans son rapport d'audit de l'EPSF du 18 juillet 2022, qui considère que les objectifs et indicateurs des COP conclus par l'EPSF «ont vocation à être évalués sur des périodes plus longues qu'un triennal».



➤ Pour un système ferroviaire sûr, garanti par tous ses acteurs

Le mode ferroviaire est, de loin, l'un des modes de transport les plus sûrs pour ses utilisateurs et les tiers qui vivent à proximité. En moyenne sur la période entre 2012 et 2021, à l'échelle de l'Union européenne, le taux de décès de passagers de train dans des accidents mortels est de 0,077 par milliard de passagers-kilomètres, soit un taux équivalent à l'aviation (0,065) et un taux près de trois fois plus bas que l'autocar (0,228) et 34 fois plus bas que la voiture (2,603).*

C'est l'une des raisons de son succès. Garantir un niveau de sécurité ferroviaire performant est une condition essentielle au développement des mobilités ferroviaires et à l'atteinte des objectifs en matière de décarbonation. C'est un bien commun partagé par l'ensemble des parties prenantes du secteur ferroviaire, qui repose sur les efforts de tous et qui oblige tous les acteurs de l'écosystème. Cela nécessite d'adopter une posture active, d'anticiper, d'innover, pour déjouer les risques liés à une plus grande fragmentation du secteur (gestion des interfaces, hétérogénéité des pratiques et du niveau de maturité) et déployer les innovations techniques et organisationnelles qui permettent de trouver une meilleure performance économique.

➤ SOUS-AXE 1.1

Pour une sécurité basée sur l'appréciation des risques et des barrières de sécurité



Vu de l'autorité de sécurité, l'un des enseignements essentiels après 20 premières années d'activités, est que les leviers les plus puissants pour agir sur la sécurité ferroviaire sont l'identification et la compréhension des risques pour permettre la mise en place de barrières de sécurité efficaces et leur maintien dans le temps. Sans cette compréhension par chaque acteur à son échelle, il ne peut pas y avoir de sécurité efficiente, d'équilibre optimum entre la sécurité réglée et la sécurité gérée. Le partage des connaissances et leur exploitation sont, à ce titre, indispensables. Cette approche fondée sur une appréciation continue des risques et des barrières de sécurité destinées à les maîtriser permet, de plus, de prendre en compte de manière graduelle et réactive les risques émergents, par exemple ceux qui sont liés au changement climatique ou aux facteurs organisationnels, technologiques et humains. En particulier, les enjeux d'interface entre l'humain et la technologie tendent à devenir prépondérants au fur et à mesure de l'introduction des innovations et doivent donc faire l'objet d'une attention soutenue.

Pour ses propres activités, l'EPSF met l'évaluation de la performance des acteurs au cœur de l'exercice des missions de surveillance selon une « approche par les risques ». Cette dernière permet d'atteindre un

optimum entre les moyens affectés pour les activités de surveillance et l'effet levier de ces activités sur le niveau général de sécurité ferroviaire.

La construction d'une approche par les risques a été une orientation centrale des précédents COP depuis 2013. Elle s'est concrétisée notamment par les réalisations suivantes :

- l'amélioration de la connaissance des risques à partir de l'analyse des événements de sécurité déclarés par les exploitants (adoption d'une nomenclature des événements en 2016, création d'une base de données utilisée directement par les exploitants en 2017, SCOTES, améliorée en 2021, CYRUS);
- l'introduction des contrôles opérationnels en 2015, dont la portée a été étendue progressivement à l'ensemble du spectre thématique des activités des exploitants ferroviaires;
- le partenariat avec le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), conclu pour la première fois en 2016, pour conforter la prise en compte du résultat des enquêtes techniques;
- la méthode RÉSYGESS (résilience des systèmes de gestion de la sécurité), qui vise à évaluer le

niveau de performance des SGS - systèmes de gestion de la sécurité - (conception d'un outil numérique en 2016, partage de l'outil avec les exploitants à partir de 2022, auto-évaluation et temps d'échange);

- la production d'une matrice de criticité des exploitants ferroviaires (2022) et des événements redoutés (2023), qui servent de données d'entrée pour la conception du programme de surveillance;
- une place importante accordée au retour d'expérience avec le secteur;
- la publication de la stratégie de surveillance, qui est ainsi partagée avec le secteur.

Approfondir la capacité collective à apprécier les risques et les barrières de sécurité et orienter encore davantage les activités en fonction de cette connaissance est une orientation à forte valeur ajoutée et cohérente avec les stratégies développées dans les précédents COP.

“ Identifier et comprendre les risques pour une mise en place pertinente de barrières de sécurité efficaces et durables ”

*Source : ERA, Report on Railway Safety and Interoperability in the EU, 2024, annexe A-6: Safety of different transport modes.

Objectif 1

Approfondir la connaissance des risques et des barrières de sécurité

LIVRABLE 1.1 :

- un diagnostic partagé avec le secteur des besoins de création ou d'actualisation des guides et doctrines

LIVRABLE 1.2 :

- un recueil interne de connaissances sur les barrières de sécurité

circuits de voie, prévention du risque de chute des voyageurs lors de la montée ou descente d'un train, etc.). Les MAC sont particulièrement aidants pour les porteurs de projet et exploitants ferroviaires, car « prêts à l'emploi ».

Des guides de méthode sont également publiés pour faciliter les démonstrations explicites, sans référence possible à une règle de l'art ou un système équivalent déjà autorisé.

Un diagnostic des guides ou doctrines à élaborer ou faire évoluer sera partagé avec le secteur, pour une approche centrée sur les besoins de ce dernier, ce qui permet de faciliter l'appropriation des procédures d'autorisation et de partager la connaissance du risque et des mesures pour le couvrir.

Pour produire les guides et doctrines susceptibles de répondre aux besoins liés aux risques émergents, il s'agit également de passer d'une connaissance des risques étendue à une connaissance des barrières de sécurité qui permettent de maîtriser ces risques. La connaissance et la mise en place des barrières de sécurité permettent de détecter les défaillances et limiter les probabilités de survenance et/ou les conséquences des événements de sécurité. Cette connaissance est à développer collectivement, par l'ensemble des acteurs du secteur, et graduellement. L'Établissement n'a pas vocation à la concentrer entièrement, mais, en tant qu'autorité nationale, est bien placé pour la développer et la partager.

Un recueil interne sur les barrières de sécurité permettrait de favoriser une prise en compte intégrée de cette connaissance, des activités d'autorisations aux activités de contrôle.

La réalisation de cet objectif suppose le maintien d'un haut niveau de compétences dans les directions techniques de l'Établissement.



BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, simplifier l'application de la réglementation

Conformément à la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques (règlement d'exécution de la Commission européenne du 30 avril 2013 n° 402/2013), il existe trois moyens de démontrer que les risques identifiés sont acceptables au regard des exigences de sécurité :

- démontrer la conformité à des règles de l'art reconnues, notamment les spécifications techniques d'interopérabilité, et règles nationales en vigueur ;
- comparer le système mis en œuvre à un système de référence déjà autorisé ;
- ou, apporter la démonstration explicite que les mesures proposées permettent de couvrir les risques.

Pour faciliter ces démonstrations, l'EPSF publie des « moyens acceptables de conformité » (MAC), reconnus officiellement comme permettant de garantir une présomption de conformité aux exigences réglementaires nationales en matière de sécurité et d'interopérabilité (exemples : compatibilité électromagnétique des matériels roulants avec les

Objectif 2

Établir de nouveaux modèles d'évaluation des risques et de détection des signaux faibles

LIVRABLE 2.1 :

- un ou plusieurs modèles, en particulier sur le risque aux passages à niveau et la prise en compte des aléas climatiques



BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

Dans le cadre du précédent COP, plusieurs démarches exploratoires ont été conduites pour mettre l'exploitation des données et l'intelligence artificielle (IA) au service d'une meilleure compréhension des risques ferroviaires. Un cas d'usage sur le potentiel de l'IA a été testé, utilisant des techniques avancées de grands modèles de langage (*Large Language Models*) pour la structuration et l'analyse des données contenues dans plusieurs milliers de diagnostics de sécurité routière des passages à niveau. Sur une autre thématique, un *datathon* a été organisé en mai 2025, pour faire travailler des spécialistes sur les opportunités de croiser données climatiques et données en matière de sécurité.

Un bilan de ces deux expériences pourrait être dressé afin, d'une part, d'estimer le potentiel de développement d'un nouveau modèle de connaissance du risque aux passages à niveau accompagné de l'actualisation de la doctrine en la matière et, d'autre part, de construire un modèle permettant de mieux comprendre et anticiper les effets des aléas climatiques sur la sécurité ferroviaire.

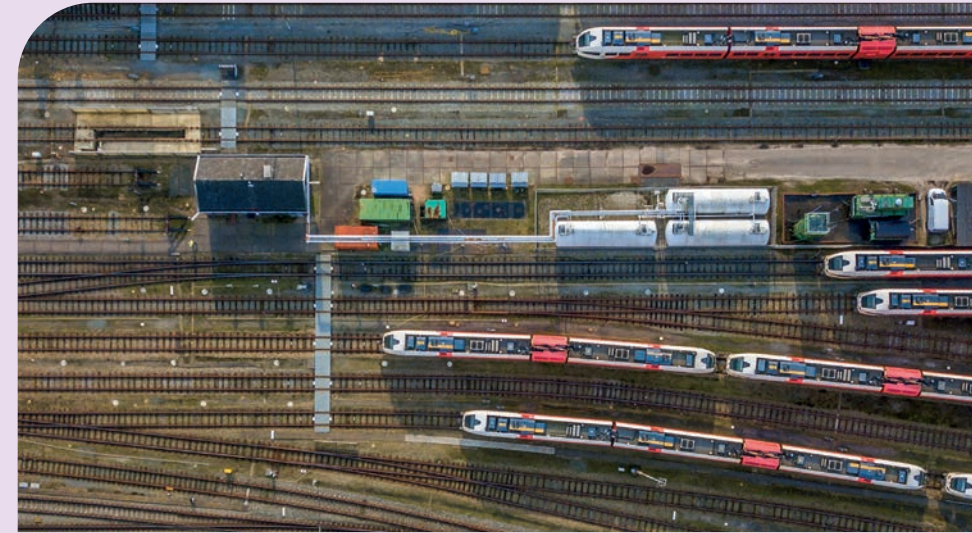
Les enseignements du modèle sur les effets des aléas climatiques pourraient être partagés en réunion de retour d'expérience avec le secteur, afin d'encourager les initiatives innovantes en maintenance préventive



© Gilles Auclair

et enrichir l'approche par les risques des activités de surveillance de l'EPSF.

Ces démarches sont à forte valeur ajoutée pour le secteur ferroviaire.



SOUS-AXE 1.2

Pour une sécurité inclusive

En fin d'année 2006, huit entreprises ferroviaires étaient autorisées à circuler sur le réseau et un seul gestionnaire d'infrastructure exerçait.

Au 31 décembre 2024, ce sont 65 entreprises ferroviaires et 11 gestionnaires d'infrastructure qui sont autorisés à exercer leurs activités.

L'année 2024 marque une forte inflexion de l'émergence de nouveaux acteurs, qui va s'accroître et se poursuivre pendant une dizaine d'années, en raison :

- de l'ouverture à la concurrence pour les services librement organisés et les services conventionnés, qui augmente le nombre d'entreprises ferroviaires et permet à des acteurs nouveaux d'émerger, dont certains sans expérience ferroviaire ;
- d'un plus grand rôle donné aux régions pour leur permettre de redynamiser les lignes de desserte fine du territoire, qui fera émerger de nouveaux gestionnaires d'infrastructure, cherchant à optimiser les coûts d'exploitation et multiplier les interfaces entre gestionnaires d'infrastructure.

À travers ce COP, l'EPSF tient à réaffirmer, dans le contexte où l'ouverture à la concurrence des services voyageurs et l'arrivée de nouveaux acteurs s'amplifient, combien l'impartialité la plus totale est une valeur cardinale de l'Établissement, au même titre que l'attention portée à accompagner le secteur dans cette phase de transition.

En 2024, 20 % des exploitants ferroviaires opèrent dans le cadre de leur première autorisation, leur accompagnement est une priorité, en ce qu'il constitue un enjeu pour maintenir les performances de sécurité.

Objectif 3

Poursuivre le développement d'outils et de moyens d'accompagnement, notamment pour les nouveaux entrants

LIVRABLE 3.1 :

- finalisation et déploiement du parcours d'intégration des nouveaux entrants

LIVRABLE 3.2 :

- un recueil des bonnes pratiques, dans l'esprit des moyens acceptables de conformité



BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, simplifier l'application de la réglementation

En 2024, la moyenne des évaluations du niveau de maîtrise des systèmes de gestion de la sécurité, établie sur l'outil RÉSYGESS, est plus faible pour les exploitants de quatre ans ou moins d'expérience (2,4 sur 5) en comparaison avec les exploitants de plus de 10 ans d'expérience (2,8 sur 5).

Les nouveaux entrants sont accompagnés par la mise à disposition d'un outil d'autocontrôle, l'organisation des réunions de retour d'expérience pour partager les meilleures pratiques, un accompagnement en amont du dépôt des demandes d'autorisation et une communication renforcée sur les critères décisionnels qui conduisent l'EPSF à adresser un écart majeur. Des temps d'échanges collectifs et bilatéraux sont régulièrement organisés avec l'association Régions de France et les régions. Ces échanges sont d'autant plus utiles compte tenu de la nécessaire articulation des processus ferroviaires avec les dispositions en matière de transfert de propriété, de gestion et de missions de gestion de certaines lignes locales.

Pour accentuer l'accompagnement de ces acteurs et favoriser une montée en compétence plus rapide et facile des nouveaux entrants, d'autres outils devront être développés.

Un parcours des nouveaux entrants est proposé sur le site Internet de l'EPSF. Il apporte un premier niveau d'informations en matière de sécurité ferroviaire, organisées en différents modules pour répondre plus facilement aux attentes des utilisateurs. Deux modules seront produits, pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, en complément du module existant destiné aux autorités organisatrices des transports.

De plus, en complément du diagnostic partagé avec le secteur, des besoins d'évolution des guides et doctrines (objectif 1 de ce COP), un recueil de bonnes pratiques sera élaboré pour répondre aux besoins des nouveaux exploitants ferroviaires, mais aussi des exploitants qui n'auraient pas les capacités de développer leurs propres réponses pour atteindre les objectifs de sécurité.

Ce recueil de bonnes pratiques vise à faciliter l'atteinte des exigences de sécurité et d'interopérabilité et ainsi améliorer la qualité des demandes d'autorisations déposées et la conformité en situation de contrôle. Cet outil de partage de connaissances ne saurait toutefois être considéré comme exhaustif et n'atténue en rien les responsabilités de chaque exploitant ferroviaire, qui demeure responsable des solutions retenues.

Objectif 4

Concevoir et déployer un plan de communication pédagogique

- LIVRABLE 4.1 :
- plan de communication et contenus

 **BÉNÉFICES ATTENDUS :**
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, simplifier l'application de la réglementation

Selon les évaluations établies avec RÉSYGESS en 2024, un peu plus du tiers des exploitants exerçant depuis quatre ans ou moins sont appréciés comme étant encore peu matures, c'est-à-dire que la culture du risque, la prise en compte des facteurs organisationnels et humains ou la rigueur de déclaration des événements de sécurité sont insuffisamment développées.

Un plan de communication ciblé à l'attention des nouveaux entrants va être déployé pour les sensibiliser aux enjeux et responsabilités en matière de sécurité ferroviaire.

Objectif 5

Concevoir une offre de formation

- LIVRABLE 5.1 :
- analyse de marché, étude de faisabilité et modules de formation

 **BÉNÉFICES ATTENDUS :**
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, simplifier l'application de la réglementation

Une offre de formation pourrait être conçue et commercialisée à l'horizon des dernières années de la mise en œuvre de ce COP. Elle serait destinée aux directeurs de la sécurité des exploitants ferroviaires et leurs services. Un accord pourrait être conclu avec les exploitants volontaires pour concevoir les modules de formation de manière collaborative, en tenant compte des besoins, et rendre la formation certifiante, afin de favoriser la création d'une filière de spécialistes de la sécurité ferroviaire.



L'opportunité de commercialiser cette offre devra être confirmée par une étude de marché, portant sur l'offre de formation existante et les attentes des exploitants, ainsi que par une étude de faisabilité technique, financière et juridique. L'étude de faisabilité portera notamment sur les questions de déontologie, l'évaluation des ressources financières et humaines nécessaires à la conception et au déploiement de l'offre de formation souhaitée et la capacité à les engager.

Un modèle de tarification des prestations sera envisagé en première approche, de manière à ce que les coûts directement imputables aux formations dispensées soient couverts par les recettes perçues.

En fonction du résultat de ces études, l'EPSF ou ses autorités de tutelle se réservent la possibilité d'abandonner la poursuite de cet objectif ou de le repousser à un COP ultérieur.



➤ SOUS-AXE 1.3

Pour une sécurité partagée et valorisée

Objectif 6

Fédérer la communauté du rail autour d'un modèle de supervision des exploitants, précurseur et cohérent avec le cadre européen

- LIVRABLE 6.1 :
- adaptation des outils numériques
- LIVRABLE 6.2 :
- guide et plan de communication pour susciter l'adhésion

 **BÉNÉFICES ATTENDUS :**
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, bâtir l'espace ferroviaire européen unique

L'EPSF a misé dès les premières années suivant sa création sur la structuration des données issues des déclarations d'événements de sécurité et sur une approche qui place la connaissance des risques au cœur des activités de surveillance (« approche par les risques »). À ce titre, la France a été précurseur de la réglementation européenne qui a rendu obligatoire la déclaration des événements de sécurité en 2016.

Par l'adoption de méthodes de sécurité communes, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer instaure un cadre harmonisé à l'échelle européenne qui prend une direction similaire.

Il s'agit notamment de la méthode de sécurité commune sur l'évaluation et l'appréciation des risques (CSM ASLP, *Common Safety Method for Assessment of Safety Level and Safety Performance*), en projet au moment de la rédaction de ce COP. Elle vise à harmoniser les méthodes d'évaluation du niveau de sécurité des exploitants ferroviaires et des performances générales en matière de sécurité, mettre en place des indicateurs communs et conforter la plateforme de partage de données au niveau européen (ISS, *Information Sharing System*).

L'Établissement contribue activement aux efforts d'harmonisation à l'échelle européenne, en premier

lieu au travers des discussions sur les méthodes de sécurité commune, mais aussi en assurant une parfaite interface entre l'architecture et les outils mis en place au niveau français et le cadre émergent au niveau européen.

Cela suppose l'évolution du processus et de l'outil d'évaluation des systèmes de gestion de la sécurité (RÉSYGESS), qui doit être cohérent avec la méthode de sécurité commune sur les systèmes de gestion de la sécurité, et de la base de données recueillant les déclarations des événements de sécurité (CYRUS), dans laquelle sera intégrée une passerelle avec la base de données européenne ISS.

Ces évolutions doivent être menées de manière à franchir un nouveau palier en matière de structuration des données de sécurité, en les organisant en un modèle ontologique qui facilite leur recueil, optimise leur exploitation et permet de dégager des éléments de connaissance avec un langage partagé par tous. Ce modèle ontologique permettra notamment d'alimenter les réflexions portées par les objectifs 1 et 2.

L'EPSF accompagne le secteur dans ces évolutions (guide actualisé sur la nomenclature des événements de sécurité, formations, plan de communication, organisation des réunions de retour d'expérience), en tenant compte des attentes des exploitants ferroviaires, pour faciliter le processus de déclaration et partager les bénéfices de l'exploitation des données.

Objectif 7

Développer la collaboration européenne et internationale

- LIVRABLE 7.1 :
- partage des retours d'expérience avec d'autres autorités nationales de sécurité
- LIVRABLE 7.2 :
- contrôles opérationnels des trains de marchandises, menés conjointement avec d'autres autorités nationales de sécurité sur les corridors ferroviaires
- LIVRABLE 7.3 :
- deux réunions internationales de retour d'expérience entre 2026 et 2030

 **BÉNÉFICES ATTENDUS :**
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, bâtir l'espace ferroviaire européen unique, étendre l'influence et la présence à l'international

L'EPSF est déjà très actif dans les instances et groupes de travail convoqués par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. L'initiative STRANE (stratégie d'action au niveau européen) a été engagée pour organiser les prises de position de l'Établissement en tenant compte du point de vue du secteur français (cf. objectif 12 : « organiser l'élaboration des positions françaises »). Les collaborations avec les autres autorités nationales de sécurité sont à développer, en particulier dans le cadre du réseau *International Liaison Group of Government Railway Inspectorates* (ILGGRI) qui réunit une quinzaine d'autorités. Ces collaborations semblent d'autant plus importantes qu'elles permettent d'appréhender plus rapidement les risques émergents par le partage d'expérience et facilitent la résolution des problématiques de sécurité dont l'ampleur est européenne et qui devraient être de plus en plus nombreuses.

Une réunion de retour d'expérience avec les autorités nationales de sécurité de sept pays et cinq continents différents (Royaume-Uni, Suisse, Australie, Canada, Afrique du Sud, Corée du Sud et États-Unis) a été organisée en septembre 2024 par l'Établissement, qui en a tiré beaucoup de bénéfices, en termes d'apprentissages et d'influence. Cette dynamique sera maintenue en participant à au moins deux réunions de retour d'expérience avec des acteurs internationaux entre 2026 et 2030, en bonne coopération avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Des accords de coopération ont été conclus avec chacune des autorités nationales de sécurité des états frontaliers de la France pour harmoniser les règles techniques et opérationnelles et faciliter les circulations transfrontières et internationales. Le 4^e paquet ferroviaire a simplifié les processus d'autorisation associés aux trafics transfrontaliers limités à une pénétration limitée sur le territoire d'un État membre voisin, dans les zones définies comme étant des sections frontalières. Dans ce cas de figure, l'autorité nationale de sécurité uniquement concernée par la section frontière se contente d'émettre un avis à son homologue qui instruit l'autorisation.

Certaines annexes des accords de coopération, précisant les modalités d'instruction des autorisations dans ce cas de figure, doivent encore être adoptées pour certains pays. Par ailleurs, certaines simplifications pourraient être envisagées. Par exemple, le champ des avis rendus entre autorités pourrait être réduit pour tenir compte de la suppression progressive des règles nationales ou de la possibilité de confier à une seule autorité la responsabilité de l'instruction. En matière de surveillance, de nouvelles actions conjointes pourraient être organisées, telles que des contrôles opérationnels de trains de marchandises dans les corridors ferroviaires. Les objectifs et moyens engagés pour la surveillance dans les sections frontalières pourraient être davantage ciblés et mis en cohérence, en tenant compte des moyens engagés par les autres autorités nationales de sécurité.



➤ Pour un réseau interopérable, ouvert sur les territoires et le trafic international

L'Union européenne dispose de l'un des réseaux ferroviaires les plus denses du monde. Hérité des politiques de développement des États membres, autonomes et disparates, le réseau européen reste fortement morcelé, ce qui limite les gains de trafic qui pourraient être obtenus par la fluidification des liaisons transnationales. La part modale moyenne en Europe du transport ferroviaire s'élève en 2023 à 5,1 % pour les passagers et 17,3 % pour les marchandises.

L'ambition de créer un espace ferroviaire européen unique s'est traduite par l'adoption des paquets ferroviaires, qui ont porté sur la gouvernance, l'ouverture à la concurrence, les investissements et la réglementation en matière d'interopérabilité et de sécurité. Elle se concrétise par ailleurs avec le déploiement à travers l'Europe de technologies de rupture : le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS, European Rail Traffic Management System), le système de télécommunication de nouvelle génération (FRMCS-5G, Future Railway Mobile Communication System) et l'attelage automatique digital des trains

de fret (DAC, Digital Automatic Coupler). Ces technologies ont le potentiel de produire des gains significatifs en termes de capacité et de performance d'exploitation, tout en maintenant ou améliorant le niveau de sécurité. Par exemple, le déploiement de l'ERTMS sur la LGV Sud-Est (Paris-Lyon) représentera à l'horizon 2030 un gain capacitaire de 25 %, sans construction de nouvelles voies.

L'EPSF est pleinement mobilisé pour contribuer à lever les obstacles au déploiement de ces technologies, aux côtés des services de l'État et du secteur français, et participer ainsi à la construction de l'espace ferroviaire européen unique et à la performance du transport ferroviaire. La France est particulièrement concernée par le développement de l'interopérabilité, puisqu'elle est l'un des pays de l'Union européenne qui comprend le plus d'interfaces ferroviaires avec des pays voisins (sept pays frontaliers, y compris le Royaume-Uni, mais sans compter Monaco et Andorre, et 33 sections frontalières).

Par ailleurs, l'application de standards élevés en matière d'interopérabilité sur les axes prioritaires du réseau ferroviaire européen s'accompagne en France de la création d'un cadre réglementaire et opérationnel adapté pour certaines lignes locales et régionales, comme le permet la réglementation européenne. Il doit permettre de proportionner au juste nécessaire les investissements consentis par les autorités organisatrices des transports, l'État et les opérateurs pour l'exploitation et la régénération de ces lignes, sans entraver l'interopérabilité du système ferroviaire dans son ensemble et compromettre l'impératif de sécurité. Il s'inscrit en cohérence avec d'autres politiques publiques de soutien des petites lignes (investissements publics dans les lignes de desserte fine du territoire, transfert de gestion et de propriété de lignes locales au bénéfice des autorités organisatrices des transports). L'Établissement a fortement contribué à la création de ce cadre réglementaire et poursuit les travaux nécessaires pour faciliter sa mise en œuvre.



➤ SOUS-AXE 2.1

Pour un réseau qui irrigue les territoires

Un dispositif à plusieurs étages a été mis en place pour assouplir les règles d'interopérabilité applicables à certaines voies :

- en 2017, un nouveau régime de sécurité est créé pour certaines voies ferrées n'accueillant que du fret, notamment les lignes capillaires et le réseau ferré de certains grands ports maritimes et ports autonomes fluviaux (en application à partir de 2019 s'agissant des ports) ;
- en 2022, un autre régime juridique adapté est créé pour les voies ferrées à un usage local de transport de voyageurs, qui s'applique sur demande du détenteur de la ligne, après instruction de cette demande et décision prise par arrêté du ministre chargé des Transports.

Depuis la loi d'orientation des mobilités, les autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux peuvent également solliciter, dans certaines conditions, le transfert de gestion ou de propriété de lignes de portée locale ou régionale.

“ Plusieurs régions préparent le transfert de certaines lignes ”

Objectif 8

Veiller aux interfaces entre le réseau local et le réseau interopérable

LIVRABLE 8.1 :

- monographies des lignes locales et de leurs interfaces

LIVRABLE 8.2 :

- contrôle des interfaces d'une ligne au moins une fois par an



BÉNÉFICE ATTENDU :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire

Des monographies des lignes locales voyageurs et leurs interfaces avec le réseau interopérable seront élaborées afin de **maintenir une connaissance constante de la situation particulière de chacune de ces lignes.**

Ces interfaces entre le réseau interopérable et les voies ferrées locales seront étudiées en considérant les différents sous-systèmes techniques (infrastructure, contrôle-commande et signalisation, énergie, matériel roulant) et fonctionnels (exploitation et gestion du trafic, entretien, applications télématiques) et à travers les relations entre exploitants ferroviaires. Des contrôles des interfaces d'une ligne seront réalisés au moins une fois par an, dès lors qu'une première ligne locale voyageurs, puis d'autres, auront reçu leur autorisation de mise en service.

Objectif 9

Faciliter les initiatives locales

LIVRABLE 9.1 :

- note recensant les difficultés réglementaires et juridiques des porteurs de projet sur les lignes de desserte fine du territoire grâce à un premier retour d'expérience

LIVRABLE 9.2 :

- actualisation du référentiel technique



BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, faciliter la remise en état des petites lignes, simplifier l'application de la réglementation

Partant de l'expérience tirée de l'entrée des premières petites lignes ferroviaires dans le régime de sécurité adapté, une note de retour d'expérience sera rédigée pour faciliter d'autres initiatives similaires de détenteurs de lignes à usage local de transport de voyageurs.

L'EPSF va également contribuer à élaborer la deuxième version du référentiel technique, dont la première version fait l'objet de l'arrêt du 10 juillet 2023 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables sur les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs.



➤ SOUS-AXE 2.2

Pour un réseau connecté à l'espace ferroviaire européen

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système numérique interopérable de contrôle des trains. Il repose sur le contrôle des vitesses et de franchissement des signaux par l'ETCS (European Train Control System), la radio mobile ferroviaire (GSM-R, Global System for Mobile communications - Railways), qui a vocation à évoluer vers un système de dernière génération en 5G (FRMCS, Future Railway Mobile Communication System), et, à terme, des technologies innovantes d'automatisation des trains (ATO, Automatic Train Operation).

Le déploiement de l'ERTMS se heurte à plusieurs difficultés :

- la fréquence trop élevée des évolutions portées par les versions successives des spécifications techniques de référence, qu'il conviendrait de ralentir afin de stabiliser la norme technique ;
- les coûts d'équipement très élevés de l'ETCS, tant pour la partie sol (signalisation/ infrastructures) que pour la partie bord (matériel roulant) ;
- la difficulté de garantir la compatibilité technique entre les différentes versions de l'ERTMS (bord/sol/radio) ;
- la nécessité de faire coexister l'ERTMS avec des systèmes de signalisation historique (systèmes de classe B — KVB et TVM en France entre autres) ;
- la complexité supplémentaire introduite par les possibilités de dérogation.

Seuls 8 000 kilomètres de lignes en Europe sont équipés de l'ERTMS, l'objectif étant d'atteindre 100 000 kilomètres d'ici 2050. En France, ce sont un peu plus de 1 000 kilomètres qui sont équipés (LGV Est européenne — ETCS2, LGV Sud Europe Atlantique — ETCS2, LGV Bretagne-Pays de la Loire — ETCS1 et 2, contournement Nîmes-Montpellier — ETCS1, section Uckange-Luxembourg). Le plan de déploiement de l'ERTMS en France, sous la responsabilité de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités) et publié par la Commission européenne, prévoit à ce jour d'atteindre environ 6 100 kilomètres d'ici 2044 (sous réserve de la disponibilité des financements), en équipant les grands corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'ensemble des LGV (lignes à grande vitesse) ont vocation à être équipées, ainsi que 1 000 kilomètres de lignes classiques qui supportent une grande partie du trafic du fret multimodal international en France (Luxembourg-Espagne, Mâcon-Modane) et 12 points frontières. La stratégie retenue dans ce plan est de déployer l'ERTMS niveau 2, sans superposition au sol de l'ERTMS avec les systèmes de classe B. Ce déploiement suppose l'équipement des lignes avec des postes d'aiguillage informatiques de dernière génération et se fait conjointement avec la mise en place de la commande centralisée du réseau.

Le dispositif de communication FRMCS-5G a vocation à se substituer progressivement au système GSM-R à l'horizon 2035.

Objectif 10

Fédérer autour de l'enjeu de l'interopérabilité

LIVRABLE 10.1 :

- deux conférences avec le secteur entre 2026 et 2030



BÉNÉFICE ATTENDU :
bâtir l'espace ferroviaire européen unique

Deux conférences seront organisées entre 2026 et 2030 pour fédérer l'ensemble du secteur autour de l'enjeu du déploiement de ces technologies à fort impact.

L'Établissement sensibilisera les gestionnaires d'infrastructure à la cohérence des versions de l'ETCS installées et des tests de compatibilité à mener de façon à ce que le déploiement de l'ERTMS permette des circulations « sans couture ».

Ces conférences, qui porteront sur les enjeux techniques, participeront à conforter la cohérence des positions exprimées à l'échelle européenne et associeront des instances européennes (UNIFE, CER, EIM, autres gestionnaires d'infrastructures, etc.).

Objectif 11

Lever les obstacles au déploiement de ces technologies

LIVRABLE 11.1 :

- note et cartographie dressant un état des lieux des avancées et freins à l'interopérabilité



BÉNÉFICE ATTENDU :
bâtir l'espace ferroviaire européen unique

Une cartographie de la conformité des infrastructures aux standards des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sera réalisée, pour faciliter le suivi des progrès réalisés. Elle sera accompagnée d'un état des lieux du niveau d'équipement du matériel roulant.

Une note stratégique sera transmise à la DGITM pour partager régulièrement un état des lieux et une analyse des freins au déploiement de ces technologies.

Par ailleurs, l'Établissement sera attentif à la transition entre les systèmes de signalisation au niveau des sections frontières, pouvant présenter des difficultés singulières, en plaçant cet enjeu au cœur de sa stratégie européenne.

La réalisation de cet objectif suppose le maintien d'un haut niveau de compétence technique sur ces technologies.



➤ SOUS-AXE 2.3

Pour des collaborations fructueuses à toutes les échelles

Les acteurs français et les institutions européennes partagent un même intérêt à accentuer leurs collaborations autour de la réglementation et des standards qui participent à la construction de l'espace ferroviaire européen unique.

En effet, la France est un carrefour ferroviaire en Europe, qui réunit l'Espagne, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, le Benelux et le Royaume-Uni : l'interopérabilité des réseaux français est primordiale pour le développement du transport ferroviaire transfrontalier des marchandises et des personnes.

Par ailleurs, portée par des leaders mondiaux et un écosystème riche d'acteurs, l'excellence française en matière de mobilités ferroviaires peut contribuer à faire des standards européens une référence internationale.

Le secteur ferroviaire représente en France plus de 200 000 emplois et contribue de manière significative à l'économie, par le chiffre d'affaires cumulé des entreprises françaises dans le champ concurrentiel (environ 50 milliards d'euros), et le volume des investissements publics dans les infrastructures. La France est un nœud central du réseau transeuropéen de transport, traversée par plusieurs corridors de fret ferroviaire européen, et regroupe des champions mondiaux de la filière ferroviaire, à tous les niveaux.

Attentif à ces enjeux, l'EPSF souhaite contribuer activement à la recherche de la meilleure articulation entre les intérêts français et européens, aux côtés de la DGITM et des fédérations représentatives du secteur.

“ L'EPSF contribue activement à la qualité de la collaboration entre les acteurs français et les institutions européennes ”

Objectif 12

Organiser l'élaboration des positions françaises

LIVRABLE 12.1 :

➤ rédaction avec le secteur de notes de position sur au moins trois thématiques



BÉNÉFICE ATTENDU :
bâtir l'espace ferroviaire européen unique

L'EPSF a lancé en fin d'année 2024 l'initiative STRANE (stratégie d'action au niveau européen), visant à faciliter l'élaboration de positions partagées par les acteurs français du secteur et les faire valoir au niveau européen en recherchant les synergies possibles. L'initiative réunit une vingtaine d'entités.

Elle doit conduire pendant la durée de ce COP à élaborer des notes de position sur au moins trois thématiques à enjeux, retenues avec le secteur, notamment celles qui ont déjà été identifiées en 2025 : **la stabilité et la simplification du référentiel réglementaire, la cybersécurité et le retour d'expérience**. Ces thématiques pourront être revues ou complétées selon le déroulé des échanges avec le secteur pendant la durée du COP.



Objectif 13

Évaluer l'impact du corpus réglementaire sur le niveau de sécurité

LIVRABLE 13.1 :

➤ étude de faisabilité, élaboration d'une méthodologie à partir d'un cas d'usage sur un texte national



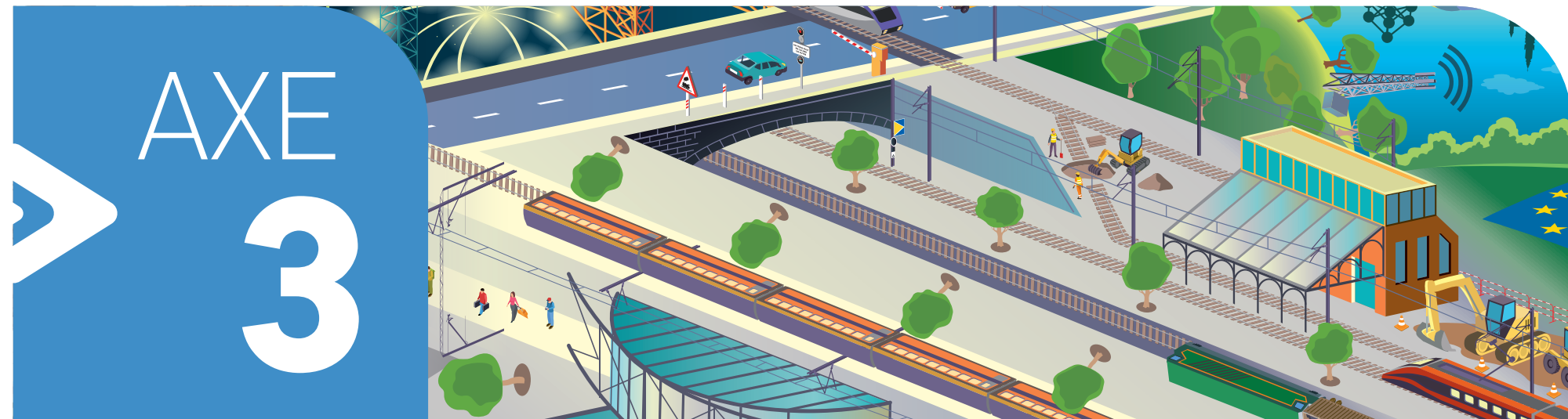
BÉNÉFICE ATTENDU :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire

Une meilleure capacité à mesurer les effets de la réglementation serait précieuse non seulement pour objectiver la contribution des règles au niveau général de sécurité, mettre en perspective ces règles avec les mesures les plus adaptées décidées dans un contexte opérationnel donné, mais aussi apprécier les incidences de ces règles en matière technologique, opérationnelle, financière et humaine. S'agissant de la réglementation européenne, cela faciliterait également l'élaboration des positions françaises.

Un cas d'usage sera réalisé à partir d'une règle nationale, de sorte à établir une méthodologie.

La contribution du secteur à cet objectif (13) ainsi qu'au précédent (12) est indispensable à leur réussite.





➤ Pour un secteur qui innove et se développe

L'innovation et la dynamique de développement des mobilités ferroviaires sont intimement liées. L'innovation est un facteur clé de la réponse aux multiples défis qui se posent au système ferroviaire : le développement de mobilités collectives performantes, la décarbonation des transports, la résilience aux effets du changement climatique, l'ouverture à la concurrence, la création d'un espace ferroviaire européen unique, mais aussi la sécurité. Elle vise à améliorer le service rendu aux usagers, augmenter les capacités et la performance de l'exploitation et optimiser les investissements nécessaires pour le développement et la maintenance du réseau. Elle concerne toutes les échelles, du niveau le plus local au niveau européen et international, et l'ensemble des sous-systèmes : l'infrastructure (régénération frugale, matériaux recyclés), l'énergie (batterie, hydrogène, biocarburants), le matériel roulant (train autonome, trains légers et très légers, couplage automatique numérique des wagons), le contrôle-commande signalisation (ETCS), l'exploitation et la gestion du trafic (NExTEO, outils de traduction pour les conducteurs), la maintenance (capteurs embarqués, objets connectés, intelligence artificielle) et l'interface voyageurs. Elle porte tant sur les technologies, notamment les dynamiques de digitalisation et d'automatisation, que sur les schémas organisationnels et la réglementation (régime de sécurité et transfert de gestion et de propriété des lignes locales).

L'EPSF soutient une innovation au service de la sécurité, des ambitions en matière d'interopérabilité et du développement des mobilités ferroviaires.

➤ SOUS-AXE 3.1 Pour une innovation au service du ferroviaire

Objectif 14

Initier un projet d'espace partagé d'outils pour l'exploitation des données pour la sécurité

LIVRABLE 14.1 :

- catalogue de données, architecture technique, plateforme d'exploitation des données accessible aux acteurs du secteur, note d'opportunité, contrat d'adhésion

BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

La multiplication des capteurs, les technologies de communication et l'intelligence artificielle ouvrent la voie à la collecte et l'analyse de grandes masses de données, l'identification de corrélations et tendances jusqu'alors difficiles à percevoir et la détection précoce des anomalies et situations à risque. En outre, ces nouvelles capacités peuvent également permettre de réévaluer la pertinence de certaines règles ou solutions historiques.

Au-delà des données issues de la déclaration des événements de sécurité, le déploiement d'une plateforme d'exploitation des données accessible aux acteurs du secteur sera entamé, par exemple à partir des données des exploitants ferroviaires volontaires et des données collectées dans les registres de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (OSS, ERADIS, ERATV, REV, RINF, ISS).

Par sa qualité d'autorité nationale de sécurité, sa neutralité et l'expérience acquise à travers la collecte et l'exploitation des données liées aux événements de sécurité, l'EPSF serait en mesure de développer un tel outil au bénéfice de l'ensemble du secteur.

La réalisation de cet objectif constituera une avancée significative pour la sécurité ferroviaire et une source de connaissance pour le retour d'expérience et l'élaboration de doctrines qui bénéficieront à l'ensemble des acteurs.

“ L'EPSF soutient une innovation au service de la sécurité ”

Objectif 15

Anticiper l'impact des futures innovations

LIVRABLE 15.1 :

- note annuelle sur l'impact des nouvelles technologies

LIVRABLE 15.2 :

- notes de position sur certaines technologies particulières

BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

Intégrer l'innovation nécessite de faire preuve de réactivité, de capacité d'adaptation et d'anticipation, afin d'être en mesure de comprendre les enjeux en matière de sécurité liés à certaines technologies, élaborer et partager des doctrines, accompagner les porteurs de projets innovants jusqu'aux autorisations et prendre en compte l'innovation dans l'élaboration du cadre réglementaire et normatif.

Afin de partager de manière réactive des éléments d'analyse, une note sur l'impact des nouvelles technologies et, en tant que de besoin, des notes de position sur certaines des technologies les plus prégnantes seront actualisées chaque année et partagées avec la DGITM.

Il s'agira également pour l'Établissement de se positionner en facilitateur, en favorisant le partage



de connaissance, par exemple entre exploitants ferroviaires et avec les autorités organisatrices des transports, y compris concernant l'innovation au service des lignes de portée régionale et locale.



➤ SOUS-AXE 3.2

Pour une autorité qui innove

Quelques années après sa création, l'EPSF a très vite misé sur le développement d'outils numériques et l'exploitation de masse des données de sécurité pour exercer ses missions de manière innovante et plus efficiente.

Cette stratégie, qui s'est traduite par les objectifs fixés dans les précédents COP, mérite d'être poursuivie, en étudiant le potentiel de l'intelligence artificielle.

Par ailleurs, la numérisation de la réglementation et la simplification de la mise en œuvre des procédures constituent deux orientations à forte valeur ajoutée et qui répondent à des attentes du secteur. Elles sont à conduire en lien avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, qui encourage les autorités nationales de sécurité à mettre en place des processus numériques. L'Agence réfléchit également à la structuration numérique des textes réglementaires européens et recherche la simplification du suivi des procédures notamment par la mise en place de son Guichet unique (*One-Stop Shop*).

“ Une nouvelle ère numérique et digitale au service de l'innovation et de l'efficacité ”

Objectif 16

Utiliser l'intelligence artificielle pour la sécurité ferroviaire

LIVRABLE 16.1 :

- un cas d'usage par an et dissémination

 **BÉNÉFICES ATTENDUS :**
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

Deux cas d'usage ont été choisis pour tester le potentiel de l'intelligence artificielle : l'analyse des diagnostics de sécurité des passages à niveau, au moyen des technologies faisant appel au modèle massif de langage, et l'élaboration de réponses à des questions juridiques.

Des cas d'usage pourraient être réalisés et leurs résultats exploités pour une dissémination en interne ou, selon les cas, avec le secteur, en fonction des ressources disponibles pour ce faire.

L'opportunité de bénéficier de fonds européens pour la mise en œuvre de cet objectif sera étudiée.

Objectif 17

Se préparer au format de la réglementation numérique de demain

LIVRABLE 17.1 :

- preuve de concept, trame opérationnelle pour mise en œuvre

 **BÉNÉFICE ATTENDU :**
simplifier l'application de la réglementation

La structuration numérique de la réglementation consiste à la convertir en format de données exploitables par les systèmes informatiques et l'intelligence artificielle.

Appliquée dans le domaine de la sécurité ferroviaire, elle comporte de nombreux avantages :

- rendre la réglementation plus accessible pour les acteurs du secteur ;
- ouvrir la voie dans une certaine mesure à l'automatisation des processus de vérification de la conformité ;
- et utiliser l'intelligence artificielle pour analyser, comparer et interpréter les textes réglementaires.

Elle est l'un des prérequis de la construction d'un modèle ontologique des données en matière de sécurité ferroviaire (cf. objectif 6 : « Fédérer la communauté du rail autour d'un modèle européen d'évaluation et de supervision des risques »). Elle pourrait amener des gains d'efficacité non seulement pour l'analyse des SGS et la délivrance des autorisations accordées aux exploitants ferroviaires, mais aussi pour la rédaction des SGS par les exploitants et, plus largement, la préparation des autres types de dossiers d'autorisation. **Une vigilance particulière devra cependant être accordée pour éviter que la simplification de la production des**

SGS, qui peuvent être rédigés par des bureaux d'études mandatés à cet effet, ne s'accompagne d'une moindre appropriation de leur contenu par les exploitants.

Une preuve de concept et une trame opérationnelle seront réalisées pendant la durée du COP pour valider la méthodologie, pouvant servir de modèle pour le déploiement par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer d'un dispositif similaire à l'échelle de la réglementation européenne, au bénéfice de l'ensemble des États membres.



Objectif 18

Œuvrer à la simplification de certaines autorisations

LIVRABLE 18.1 :

- rapport d'analyse et de recommandations

LIVRABLE 18.2 :

- présentation à l'Agence, la Commission européenne et les ANS

 **BÉNÉFICE ATTENDU :**
simplifier l'application de la réglementation

Les modalités d'instruction des autorisations sont encadrées par les directives (UE) 2016/797 et 2016/798, différents règlements d'exécution de la Commission européenne qui précisent les modalités pratiques d'instruction communes à tous les États membres (*practical arrangements*), ainsi que, en droit national, le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Des leviers permettant de simplifier la mise en œuvre des procédures d'autorisation, sans affecter les exigences en matière de sécurité ferroviaire et d'interopérabilité, seront identifiés.

Cette démarche alimentera des réflexions similaires au niveau européen, la Commission européenne ayant en effet donné mandat à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer de proposer des moyens pour simplifier la mise en œuvre de certaines spécifications techniques d'interopérabilité et des règlements d'exécution qui encadrent l'instruction des autorisations. Si elles se concrétisent, l'Établissement

se veut un contributeur majeur à ces réflexions.

Pour cela, des consultations seront menées auprès du secteur, par exemple dans le cadre des réunions de retour d'expérience avec celui-ci. Des démarches similaires conduites dans d'autres domaines (autres modes de transport ou secteurs industriels par exemple) pourraient être étudiées. Elles donneraient lieu ensuite à la production d'un rapport d'analyse et de recommandations, qui serait présenté à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la Commission européenne et les autres autorités nationales de sécurité.



➤ SOUS-AXE 3.3

Être attentif aux risques émergents

L'introduction de nouvelles technologies peut conduire à l'émergence de nouveaux risques qu'il s'agit de bien prendre en compte, indépendamment des bénéfices générés par ailleurs.

Dans son rapport sur l'état des menaces (ENISA *Threat Landscape 2024*), l'Agence de l'Union européenne pour la cybersécurité (ENISA) relève que le secteur des transports est le deuxième le plus ciblé par les cyberattaques dans l'Union européenne. Le secteur ferroviaire est particulièrement exposé, en raison de sa numérisation croissante. La directive (UE) NIS2 et sa transposition en France posent une nouvelle ambition, à la hauteur de l'augmentation de la menace, qu'il faut intégrer. Ce contexte invite à approfondir la compréhension de l'articulation entre les risques cyber et les risques ferroviaires, en continuité des travaux menés entre l'EPSF et l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) depuis 2017.

L'introduction de l'intelligence artificielle, par exemple pour la maintenance prédictive ou la gestion du trafic, amène également de nouveaux risques intrinsèques : une dépendance excessive à des algorithmes peut conduire à un défaut de formation et de compétence et des erreurs critiques.

De nombreux exploitants ont engagé des démarches innovantes pour améliorer la résilience des infrastructures par la maintenance prédictive et des dispositifs d'alerte. Les bonnes pratiques doivent être partagées avec le plus grand nombre.

La gestion des interfaces complexes entre systèmes techniques et humains, dans le contexte du déploiement de l'interopérabilité, ainsi que les risques associés aux nouveaux types de matériel roulant (trains légers, hydrogène, batterie) et à l'automatisation des trains sont à anticiper.

Objectif 19

Identifier et comprendre les nouveaux risques

LIVRABLE 19.1 :

- organisation d'un datathon sur les nouveaux risques

LIVRABLE 19.2 :

- rapport actualisé tous les ans sur les nouveaux risques

LIVRABLE 19.3 :

- actualisation du contrôle interne



BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

L'EPSF va capitaliser sur l'expérience acquise à travers l'organisation du *datathon* sur les aléas climatiques en mai 2025 et concevoir un ou plusieurs autres *datathons* sur le même principe afin d'identifier des risques émergents à partir des bases de données.

Un rapport sera rédigé et actualisé tous les ans sur les nouveaux risques émergents à moyen terme.

Les risques émergents qui sont susceptibles de menacer les activités de l'EPSF, comme potentiellement les risques nouveaux associés à l'utilisation en interne de l'intelligence artificielle (objectif 16), seront étudiés dans le cadre de la démarche de contrôle interne. La cartographie des risques sur laquelle repose le contrôle interne, engagée en 2021, sera actualisée pour mieux intégrer ces nouveaux risques.

Objectif 20

Élaborer et mettre à jour les doctrines et études

LIVRABLE 20.1 :

- création de nouvelles doctrines et actualisation des doctrines existantes

LIVRABLE 20.2 :

- actualisation de l'étude sur le changement climatique et ses impacts pour le ferroviaire



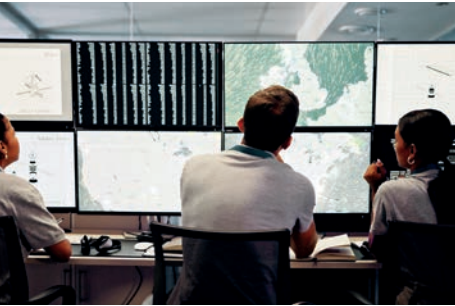
BÉNÉFICES ATTENDUS :
contribuer ensemble à l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire, anticiper les futurs défis

Les nouveaux risques qui ont été identifiés ont vocation à faire l'objet d'échanges en retour d'expérience pour partager une compréhension commune des enjeux en matière de sécurité. De nouvelles doctrines continueront à être élaborées, au fur et à mesure que ces risques sont mieux connus, pour rehausser la capacité collective à s'en prémunir et les prendre en compte dans l'exercice des missions d'autorité de l'Établissement.

L'étude sur le changement climatique et ses impacts pour le ferroviaire, publiée en 2024, sera actualisée

pour contribuer à améliorer les connaissances du secteur en la matière, en cohérence avec les initiatives prises à l'échelle européenne. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer travaille en effet à l'amélioration de la résilience du système ferroviaire aux événements climatiques extrêmes, notamment par l'introduction de critères météorologiques dans la méthode de sécurité commune sur l'évaluation et l'appréciation des risques (CSM ASLP, *Common Safety Method for Assessment of Safety Level and Safety Performance*) et dans les futures spécifications techniques d'interopérabilité.

La Commission européenne a mandaté l'Agence pour réaliser une étude en la matière, dont les premiers résultats ont été présentés lors de la conférence que cette dernière a organisée à Varsovie en juin 2025 (*Conference on Rail Resilience to Climate Change*).





➤ Pour une organisation évolutive, responsable et humaine

Après avoir consulté l'ensemble de ses collaborateurs, l'EPSF a adopté en 2024 sa devise :

« **La sécurité ferroviaire : notre engagement, votre destination** »

et ses cinq valeurs fortes :

- **l'expertise** : la diversité des profils des collaborateurs permet une compréhension globale des enjeux ferroviaires et le maintien d'une expertise pluridisciplinaire (technique, juridique, informatique, etc.), essentielle à l'Établissement ;
- **l'impartialité et l'intégrité** : la charte de déontologie, endossée par chaque collaborateur, impose une neutralité totale dans l'exercice des missions, fondée sur des analyses objectives, sans préjugés ni favoritisme, alors que chaque collaborateur s'engage à faire preuve de la plus grande intégrité pour agir toujours de manière appropriée en toute situation, en interne et en externe, dans ses activités et relations interpersonnelles ;

• **l'engagement** : l'implication de l'Établissement à honorer ses obligations de service public et à promouvoir la sécurité ferroviaire est constante ;

• **l'accompagnement** : guider et assister le secteur dans son appropriation de la réglementation, les démarches de sécurité, l'analyse des risques, les demandes d'autorisations, les contrôles, le partage d'expérience et la transmission des connaissances est une priorité ;

• **la bienveillance** : elle se traduit par un environnement de travail respectueux et propice à l'épanouissement professionnel, à l'écoute, à la reconnaissance des efforts et au soutien du développement des compétences.

À ces valeurs s'ajoute l'agilité, dont l'Établissement a toujours su faire preuve pour réaliser ses missions de service public avec des standards constants et dans un environnement très évolutif, qui induit une activité croissante, en restant à la pointe de l'innovation.

L'agilité est aussi une exigence que l'Établissement se donne pour contribuer aux efforts demandés à toutes les entités publiques par le Gouvernement pour rééquilibrer les finances publiques, en veillant à ne pas affecter la capacité de l'EPSF à réaliser ses missions essentielles pour la sécurité publique.

Cette exigence se concrétise par de nouveaux objectifs et méthodes proposés dans ce quatrième axe, dans une logique d'amélioration continue, dont la réalisation conditionne la capacité à atteindre les objectifs « cœur de métier » fixés dans les trois premiers axes.

“ Une activité croissante, en restant à la pointe de l'innovation ”



➤ SOUS-AXE 4.1

S'inscrire dans une trajectoire d'excellence en matière de pilotage de projets et de gouvernance financière, en adoptant les pratiques les plus performantes

De nombreux collaborateurs sont impliqués dans des activités de diverses natures : le socle des missions de base qui constituent leur poste, mais aussi des projets nouveaux nécessaires pour s'adapter à un environnement évolutif, qui peuvent correspondre à la réalisation d'un objectif du COP, ou des démarches transversales internes, telles que le contrôle interne ou la feuille de route RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises).

De plus, les différentes directions de l'Établissement collaborent de manière continue pour développer une approche intégrée des missions. Ces collaborations ont été encouragées par la création d'outils numériques partagés et le choix de suivre une approche par les risques réunissant les directions techniques autour de la connaissance des risques ferroviaires et des barrières.

Ce mode de fonctionnement, qui a conduit à confier des responsabilités en matière de gestion de projets à certains collaborateurs, s'est accompagné ces dernières années de la mise en place de dispositifs de contrôle et de pilotage essentiels, tels que le contrôle de gestion, le contrôle interne, la démarche qualité et les projections triennales des ressources et dépenses.

L'EPSF propose d'aller plus loin dans cette direction avec ce COP : il s'agit de favoriser une meilleure réactivité et une prise de décision rapide grâce à un fonctionnement plus transversal, tout en continuant à renforcer le pilotage des projets à tous les niveaux selon les priorités stratégiques et l'allocation des ressources.

Objectif 21

Piloter nos activités et projets avec excellence et sens de l'anticipation

LIVRABLE 21.1 :

- **dispositif de gouvernance du portefeuille des projets stratégiques**

LIVRABLE 21.2 :

- **formation à la gestion et au pilotage de projets**

LIVRABLE 21.3 :

- **actualisation de la stratégie de communication**



BÉNÉFICE ATTENDU :
optimiser l'affectation des ressources et l'efficacité de l'organisation

L'EPSF va adopter les meilleures pratiques en matière de gestion de projets, en renforçant les instances de pilotage, en mettant en place de nouveaux outils et en favorisant une **culture partagée de la performance**.

Un portefeuille de projets stratégiques sera constitué, en associant à chacun d'entre eux un livrable, un cadre de responsabilités clair, sur le principe des matrices « RACI » (responsable du projet, approbateur, personnes consultées et informées), et une feuille de route validée et mise à jour par une instance de contrôle et de suivi.

De plus, une formation en matière de gestion des projets sera proposée à tous les collaborateurs.

Ces actions faciliteront par ailleurs l'intégration des nouveaux collaborateurs dans l'environnement de travail de l'Établissement.

La stratégie de communication, élaborée en 2022, sera actualisée en cohérence avec les spécificités des missions de l'EPSF, l'évolution des enjeux dans le secteur ferroviaire, les objectifs de ce COP et les orientations prioritaires en matière de communication des autorités de tutelle.



Objectif 22

Déployer une gouvernance financière fondée sur l'optimisation, l'adaptabilité et la création de valeur

LIVRABLE 22.1 :

- **pilotage analytique annuel et pluriannuel renforcé**

LIVRABLE 22.2 :

- **formation au raisonnement budgétaire pour les chefs de projets et managers**



BÉNÉFICE ATTENDU :
optimiser l'affectation des ressources et l'efficacité de l'organisation

Dans le cadre des objectifs du précédent COP, un bilan des ressources et besoins financiers triennaux a été réalisé. Cet objectif a été réalisé avec succès, mais doit être enrichi d'un pilotage financier renforcé.

Le niveau de trésorerie de l'Établissement a été nettement réduit, avec une cible à un mois de fonctionnement, conformément à la circulaire du Premier ministre sur la gestion budgétaire du 23 avril 2025 visant à optimiser l'utilisation des ressources budgétaires. La réduction progressive des marges de manœuvre qu'offrait la trésorerie et l'objectif d'accentuer les efforts de réduction des dépenses nécessitent de consolider la gouvernance financière interne.

Un suivi pluriannuel analytique permanent sera installé, sous la forme par exemple d'un plan de gestion pluriannuel des moyens et d'une comitologie interne **sur le modèle des dialogues de gestion**, en s'appuyant sur des critères d'efficacité appliqués à chaque direction. La dimension pluriannuelle des dépenses sera mieux prise en compte dès les premières étapes de validation des projets. Au-delà d'un certain seuil, chaque nouvel investissement et

son montant estimé devront être justifiés par une note préalable qui le situe dans le cadre des priorités et anticipe les besoins estimés en ressources humaines et financières. De nouveaux relais seront recherchés en matière de sobriété, d'efficacité et de priorisation des dépenses, ainsi qu'en matière de mise à contribution de parties prenantes intéressées à de nouveaux dispositifs mis en place par l'Établissement.

La réussite de cet objectif nécessite l'implication de toutes les directions opérationnelles. Pour ce faire, les managers doivent être accompagnés, comprendre le cadre et les objectifs fixés et disposer des compétences nécessaires à une plus grande responsabilisation en la matière. Des actions de formation et d'échange seront ainsi déployées pour faire en sorte que chacun participe à la réussite de cet objectif.

Par ailleurs, en matière de recettes, l'EPSF étudiera les opportunités de bénéficier de fonds européens pour la réalisation de certains objectifs de ce COP, en particulier en ce qui concerne le développement de cas d'usage de l'intelligence artificielle.



SOUS-AXE 4.2

Renforcer les dynamiques existantes en faveur d'un cadre de travail respectueux et porteur de sens

Proposer un cadre de travail épanouissant fait partie des priorités de la politique de développement des ressources humaines de l'Établissement.

C'est un facteur essentiel de la performance collective, de l'attractivité et du développement des compétences qui doivent être renforcés à l'aune de l'évolution du monde du travail.

Objectif 23

Soutenir et enrichir les conditions d'un environnement de travail bienveillant et éthique

LIVRABLE 23.1 :

- **baromètre social**



BÉNÉFICE ATTENDU :
améliorer l'attractivité et fidéliser

Une enquête barométrique sociale sera réalisée **une fois par an**, pour évaluer le bien-être des agents, mesurer la satisfaction des collaborateurs, identifier les sources de tension et de motivation, suivre dans le temps l'évolution du climat social et aider à la prise de décisions managériales et en matière de gestion des ressources humaines. Un plan d'action sera constitué et actualisé en fonction des résultats du baromètre.

Une candidature à un label reconnaissant la qualité de la gestion des ressources humaines pourra également être envisagée.

Objectif 24

Ancrer les engagements RSE dans les pratiques quotidiennes

LIVRABLE 24.1 :

- **plan d'action, rapport annuel d'engagements et indicateurs RSE**

LIVRABLE 24.2 :

- **nouveaux engagements en matière d'égalité professionnelle et de lutte contre la discrimination**



BÉNÉFICES ATTENDUS :
être exemplaire, améliorer l'attractivité et fidéliser, développer les valeurs de l'EPSF

Dans le cadre des objectifs du COP précédent, un comité RSE interne a été créé. Ce comité a piloté la rédaction d'une feuille de route RSE, établie en tenant compte essentiellement du point de vue des parties prenantes internes, et a identifié les premières actions à mettre en œuvre. La démarche a vocation à se poursuivre par la consultation des parties prenantes externes et l'adoption d'un plan d'action plus consistant et d'indicateurs de suivi.

En cohérence avec la démarche RSE, les actions déjà engagées en faveur de l'égalité professionnelle et de la lutte contre toutes les formes de discrimination seront poursuivies et renforcées dans une logique de transparence, d'exemplarité et de mobilisation collective, en lien avec les valeurs d'équité et de respect portées par l'Établissement. **Cela permettra de rendre visibles les engagements concrets, de mesurer les avancées et d'impliquer l'ensemble des agents dans une dynamique inclusive et durable.**



➤ SOUS-AXE 4.3

Favoriser l'engagement, l'agilité et l'épanouissement des agents

L'Établissement promeut la prise d'initiative, l'apprentissage continu et l'autonomie professionnelle, mais se heurte à la difficulté de ne pouvoir facilement proposer des parcours ascendants et horizontaux, compte tenu de sa petite taille.

La voie proposée est d'identifier et formaliser les prérequis nécessaires aux évolutions professionnelles qu'il est possible de suivre en interne, afin de mieux accompagner les collaborateurs et encourager les parcours dynamiques. Les responsabilités attachées aux postes des managers seront également précisées.

Objectif 25

Développer une expérience collaborateur propice au développement professionnel

LIVRABLE 25.1 :

- stratégie du développement professionnel

LIVRABLE 25.2 :

- création d'une école de formation interne



BÉNÉFICES ATTENDUS :
améliorer l'attractivité et fidéliser, développer les compétences

Une vision générale du développement professionnel au sein de l'EPSF sera formalisée et partagée, en tenant compte des moments clés de l'expérience collaborateur (recrutement, intégration, montée en compétence, départ).

Cette vision sera complétée par un accompagnement individualisé, facilité par l'utilisation d'outils de référence, tels que des grilles de compétences à détenir pour accéder à certains métiers ou projets. Les évolutions professionnelles en interne pourront se concrétiser par des mutations traditionnelles ou des modalités innovantes, comme des détachements, y compris au sein d'une autre direction, limités au temps d'un projet ou d'une mission particulière.

La difficulté à recruter des profils experts dans le secteur ferroviaire et les besoins de développement des compétences des collaborateurs dans un environnement technique très évolutif appellent à faire preuve de créativité. La création d'une « école de formation interne » peut répondre à ces besoins. Elle reposerait sur des formations théoriques, des immersions métiers et le mentorat via une plateforme numérique, mais aussi, par exemple, des partenariats avec d'autres autorités.

Le développement de l'ingénierie pédagogique en interne contribuera également à la qualité des services proposés et de l'expérience collaborateur.



Objectif 26

Renforcer les pratiques managériales agiles, levier d'une organisation performante, adaptable et engagée

LIVRABLE 26.1 :

- lancement d'un programme « Manager 2030 » (formations, coaching par les pairs, séminaires)



BÉNÉFICES ATTENDUS :
améliorer l'attractivité et fidéliser, développer les compétences

Les méthodes d'encadrement sont impactées par les nouveaux modes de travail (télétravail en particulier), mais aussi l'évolution du contexte ferroviaire, pouvant induire des variations de l'activité, et les évolutions futures de l'organisation de l'EPSF qui pourraient être décidées pour la mise en œuvre des objectifs de ce COP.

Il apparaît nécessaire d'accompagner au mieux les managers pour faire face à ces défis en développant une culture managériale partagée fondée sur l'écoute, l'exemplarité, la responsabilisation et la capacité à mobiliser dans un cadre exigeant et bienveillant.

Différentes actions seront menées pour soutenir et responsabiliser les managers : la création d'un club des managers à partir d'une plateforme numérique de ressources partagées, la signature d'une charte des managers qui engage chacun sur des responsabilités (lutte contre les discriminations, bonnes pratiques, etc.), la création d'un parcours de formation et un accompagnement « pair à pair » par le secrétariat général.

➤ **COP**
2026
2030

Conclusion

Ce contrat d'objectifs et de performance est le cinquième contrat passé entre l'État et l'EPSF. Il marque les vingt ans de l'Établissement, qui, par ses réalisations, a franchi un cap de maturité.

Ce cap est une avancée, mais pas un aboutissement.

Les accidents les plus marquants de ces deux dernières décennies ont donné lieu à des progrès déterminants pour la sécurité des circulations en France, mais qui pourraient avoir pour conséquence paradoxale d'induire progressivement le sentiment que les risques sont complètement maîtrisés. Au fur et à mesure que ces accidents s'éloignent dans le temps, ce sentiment se renforce et provoque une baisse de vigilance. On pourrait ici mentionner le « syndrome de la sécurité fantôme » mis en exergue par la Fondation pour une culture de la sécurité industrielle (FONCSI) : les résultats de sécurité semblent confirmer sur une longue période l'efficacité du modèle de sécurité « officiel », mais en réalité celle-ci résulte de contributions mal perçues, voire non perçues, dont la fiabilité et les fragilités ne sont donc pas considérées ni surveillées.

La sécurité n'est jamais définitivement acquise. Elle dépend des efforts de tout un chacun.

Bien commun, elle est la trame invisible sur laquelle repose l'ensemble du système ferroviaire et la confiance des usagers.

C'est aussi un processus adaptatif, mis à l'épreuve par les évolutions rapides du secteur et du contexte dans lequel s'inscrivent les activités ferroviaires.

Ainsi, les mobilités ferroviaires sont en plein essor. L'ouverture à la concurrence stimule le changement et l'innovation. Le paysage ferroviaire se transforme et se morcelle et la gestion des interfaces devient un enjeu incontournable. La digitalisation s'accélère. L'urgence climatique impose de faire émerger des solutions nouvelles. La cybersécurité n'est plus une option.

En s'appuyant de manière pragmatique sur les acquis et les dynamiques engagées, ce contrat ouvre une nouvelle étape, résolument tournée vers l'avenir et l'amélioration des performances en matière de sécurité.

Il positionne l'EPSF comme un acteur clé des transformations à venir, aux côtés de l'État, du secteur et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, au service de l'intérêt général et des mobilités ferroviaires en 2030.

Annexe 1 : tableau récapitulatif des objectifs et livrables du COP 1/2

COP

2026

2030

AXES	SOUS-AXES	OBJECTIFS	LIVRABLES
AXE 1 Pour un système ferroviaire sûr, garanti par tous ses acteurs	Pour une sécurité basée sur l'appréciation des risques et des barrières de sécurité	Objectif 1 Approfondir la connaissance des risques et des barrières de sécurité	Livable 1.1 : un diagnostic partagé avec le secteur des besoins de création ou d'actualisation des guides et doctrines Livable 1.2 : un recueil interne de connaissances sur les barrières de sécurité
		Objectif 2 Établir de nouveaux modèles d'évaluation des risques et de détection des signaux faibles	Livable 2.1 : un ou plusieurs modèles, en particulier sur le risque aux passages à niveau et la prise en compte des aléas climatiques
	Pour une sécurité inclusive	Objectif 3 Poursuivre le développement d'outils et de moyens d'accompagnement, notamment pour les nouveaux entrants	Livable 3.1 : finalisation et déploiement du parcours d'intégration des nouveaux entrants Livable 3.2 : un recueil des bonnes pratiques, dans l'esprit des moyens acceptables de conformité
		Objectif 4 Concevoir et déployer un plan de communication pédagogique	Livable 4.1 : plan de communication et contenus
		Objectif 5 Concevoir une offre de formation	Livable 5.1 : analyse de marché, étude de faisabilité et modules de formation
	Pour une sécurité partagée et valorisée	Objectif 6 Fédérer la communauté du rail autour d'un modèle de supervision des exploitants, précurseur et cohérent avec le cadre européen	Livable 6.1 : adaptation des outils numériques Livable 6.2 : guide et plan de communication pour susciter l'adhésion
		Objectif 7 Développer la collaboration européenne et internationale	Livable 7.1 : partage des retours d'expérience avec d'autres autorités nationales de sécurité Livable 7.2 : contrôles opérationnels des trains de marchandises, menés conjointement avec d'autres autorités nationales de sécurité sur les corridors ferroviaires Livable 7.3 : deux réunions internationales de retour d'expérience entre 2026 et 2030

AXES	SOUS-AXES	OBJECTIFS	LIVRABLES
AXE 2 Pour un réseau interopérable, ouvert sur les territoires et le trafic international	Pour un réseau qui irrigue les territoires	Objectif 8 Veiller aux interfaces entre le réseau local et le réseau interopérable	Livable 8.1 : monographies des lignes locales et de leurs interfaces Livable 8.2 : contrôle des interfaces d'une ligne au moins une fois par an
		Objectif 9 Faciliter les initiatives locales	Livable 9.1 : note recensant les difficultés réglementaires et juridiques des porteurs de projet sur les lignes de desserte fine du territoire grâce à un premier retour d'expérience Livable 9.2 : actualisation du référentiel technique
	Pour un réseau connecté à l'espace ferroviaire européen	Objectif 10 Fédérer autour de l'enjeu de l'interopérabilité	Livable 10.1 : deux conférences avec le secteur entre 2026 et 2030
		Objectif 11 Lever les obstacles au déploiement de ces technologies	Livable 11.1 : note et cartographie dressant un état des lieux des avancées et freins à l'interopérabilité
	Pour des collaborations fructueuses à toutes les échelles	Objectif 12 Organiser l'élaboration des positions françaises	Livable 12.1 : rédaction avec le secteur de notes de position sur au moins trois thématiques
		Objectif 13 Évaluer l'impact du corpus réglementaire sur le niveau de sécurité	Livable 13.1 : étude de faisabilité, élaboration d'une méthodologie à partir d'un cas d'usage sur un texte national

Annexe 1 : tableau récapitulatif des objectifs et livrables du COP 2/2

COP

2026

2030

AXES	SOUS-AXES	OBJECTIFS	LIVRABLES
AXE 3 Pour un secteur qui innove et se développe	Pour une innovation au service du ferroviaire	Objectif 14 Initier un projet d'espace partagé d'outils pour l'exploitation des données pour la sécurité	Livable 14.1 : catalogue de données, architecture technique, plateforme d'exploitation des données accessible aux acteurs du secteur, note d'opportunité, contrat d'adhésion
		Objectif 15 Anticiper l'impact des futures innovations	Livable 15.1 : note annuelle sur l'impact des nouvelles technologies Livable 15.2 : notes de position sur certaines technologies particulières
	Pour une autorité qui innove	Objectif 16 Utiliser l'intelligence artificielle pour la sécurité ferroviaire	Livable 16.1 : un cas d'usage par an et dissémination
		Objectif 17 Se préparer au format de la réglementation numérique de demain	Livable 17.1 : preuve de concept, trame opérationnelle pour mise en œuvre
		Objectif 18 Œuvrer à la simplification de certaines autorisations	Livable 18.1 : rapport d'analyse et de recommandations Livable 18.2 : présentation à l'Agence, la Commission européenne et les ANS
	Être attentif aux risques émergents	Objectif 19 Identifier et comprendre les nouveaux risques	Livable 19.1 : organisation d'un <i>datathon</i> sur les nouveaux risques Livable 19.2 : rapport actualisé tous les ans sur les nouveaux risques Livable 19.3 : actualisation du contrôle interne
		Objectif 20 Élaborer et mettre à jour les doctrines et études	Livable 20.1 : création de nouvelles doctrines et actualisation des doctrines existantes Livable 20.2 : actualisation de l'étude sur le changement climatique et ses impacts pour le ferroviaire

AXES	SOUS-AXES	OBJECTIFS	LIVRABLES
AXE 4 Pour une organisation évolutive, responsable et humaine	S'inscrire dans une trajectoire d'excellence en matière de pilotage de projets et de gouvernance financière, en adoptant les pratiques les plus performantes	Objectif 21 Piloter nos activités et projets avec excellence et sens de l'anticipation	Livable 21.1 : dispositif de gouvernance du portefeuille des projets stratégiques Livable 21.2 : formation à la gestion et au pilotage de projets Livable 21.3 : actualisation de la stratégie de communication
		Objectif 22 Déployer une gouvernance financière fondée sur l'optimisation, l'adaptabilité et la création de valeur	Livable 22.1 : pilotage analytique annuel et pluriannuel renforcé Livable 22.2 : formation au raisonnement budgétaire pour les chefs de projets et managers
	Renforcer les dynamiques existantes en faveur d'un cadre de travail respectueux et porteur de sens	Objectif 23 Soutenir et enrichir les conditions d'un environnement de travail bienveillant et éthique	Livable 23.1 : baromètre social
		Objectif 24 Ancrer les engagements RSE dans les pratiques quotidiennes	Livable 24.1 : plan d'action, rapport annuel d'engagements et indicateurs RSE Livable 24.2 : nouveaux engagements en matière d'égalité professionnelle et de lutte contre la discrimination
	Favoriser l'engagement, l'agilité et l'épanouissement des agents	Objectif 25 Développer une expérience collaborateur propice au développement professionnel	Livable 25.1 : stratégie du développement professionnel Livable 25.2 : création d'une école de formation interne
		Objectif 26 Renforcer les pratiques managériales agiles, levier d'une organisation performante, adaptable et engagée	Livable 26.1 : lancement d'un programme « Manager 2030 » (formations, <i>coaching</i> par les pairs, séminaires)

Annexe 2 : les indicateurs et modalités de suivi



➤ **Les 43 livrables associés aux objectifs de ce COP** ont été définis de manière très précise (cf. tableau de synthèse en annexe 1). Ils constituent les indicateurs de la réalisation de ce contrat.

➤ **Un bilan de la réalisation du COP sera présenté chaque année au conseil d'administration.**

➤ **Le choix a été fait de ne pas fixer des objectifs dimensionnant directement les activités « cœur de métier » de l'Établissement**, tels que la réalisation du programme annuel de contrôles et la délivrance des autorisations, pour les raisons suivantes :

- le COP doit conserver une dimension stratégique ;
- il est difficile de prévoir sur une période de cinq ans ce que sera chaque année la volumétrie du programme de contrôles, qui doit être établi en fonction des enjeux identifiés (« approche par les risques »), et la quantité de demandes d'autorisation déposée ;
- des éclairages seront apportés lors des conseils d'administration sur le suivi de la réalisation du programme annuel de contrôles et la délivrance des autorisations. Dans le cadre du contrôle de gestion, dont les indicateurs doivent être actualisés en 2026, des indicateurs seront proposés pour rendre compte de la capacité de l'Établissement en termes de moyens à réaliser ses missions « cœur de métier ».

Annexe 3 : la contribution du COP aux politiques publiques



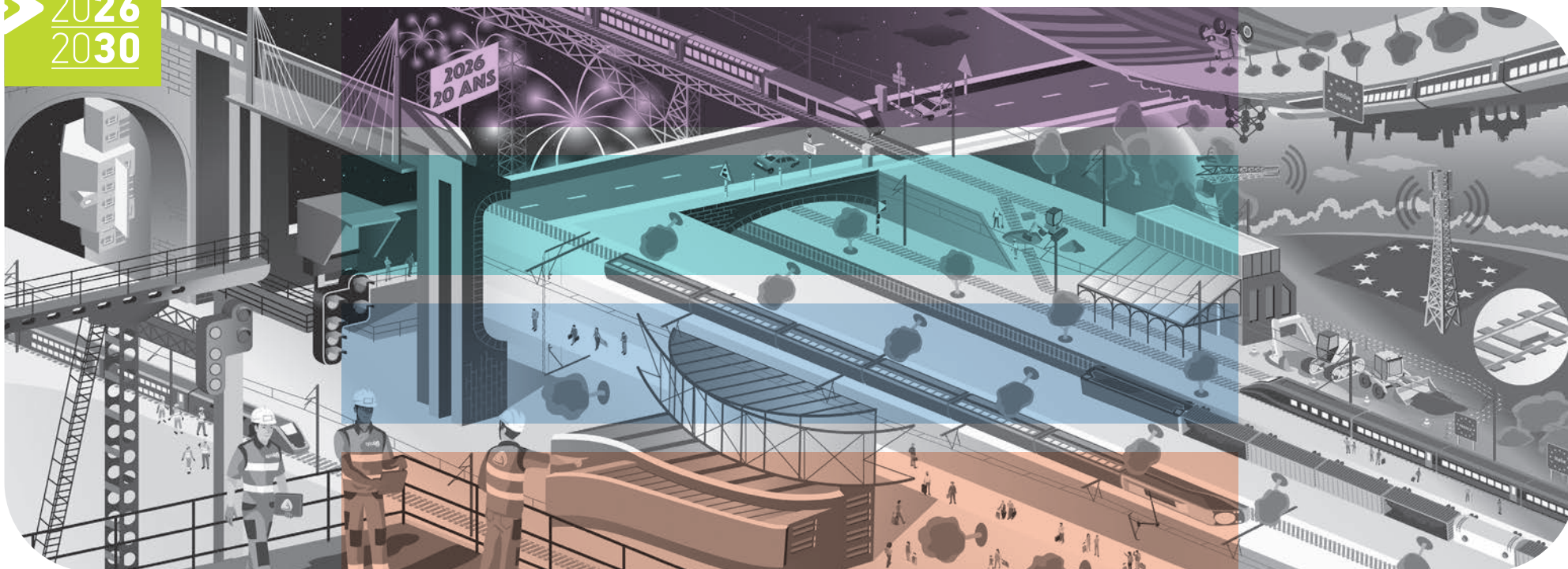
Le présent tableau présente les correspondances entre les objectifs du COP et les politiques publiques, en dehors de celles qui portent spécifiquement sur la sécurité ferroviaire. C'est un tableau illustratif qui n'a pas vocation à être exhaustif.

AXES	Objectifs	Politiques publiques	Commentaires
Ensemble du COP		- Troisième stratégie nationale bas carbone / stratégie de développement des mobilités propres / projections sectorielles du secrétariat général pour la planification écologique - Objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM)	- Le développement des mobilités ferroviaires fait partie des leviers identifiés dans la SNBC3 pour réduire de 28 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports entre 2015 et 2030. Le COP y contribue en accompagnant les projets de développement ferroviaire du secteur. - La LOM vise à augmenter la part modale des modes de transports propres ou collectifs, dont le transport ferroviaire. - La stratégie nationale de développement du fret ferroviaire porte l'ambition de doubler la part modale du fret ferroviaire entre 2019 et 2030.
Axe 1 Axe 3	- OBJECTIF 2 Établir des modèles de détection de signaux faibles - OBJECTIF 20 Élaborer et mettre à jour les doctrines et études	Troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC)	La résilience des infrastructures ferroviaires est un objectif très présent dans le PNACC. En explorant les perspectives de développer des modèles de détection des signaux faibles liés aux aléas climatiques et en actualisant son étude sur les impacts du changement climatique pour le ferroviaire, le COP contribue aux objectifs du PNACC et peut inspirer d'autres démarches similaires, basées sur le développement de modèles prédictifs, dans d'autres secteurs.
Axe 2	- OBJECTIF 9 Faciliter les initiatives locales - OBJECTIF 10 Fédérer autour de l'enjeu de l'interopérabilité - OBJECTIF 11 Lever les obstacles au déploiement des technologies de l'interopérabilité	- Politiques publiques de régénération des lignes de desserte fine du territoire (plan France Relance, volet mobilité des contrats de plan Etat-régions 2023-2027). - France 2030 : soutien financier à plusieurs projets de trains légers - Plan de déploiement de l'ERTMS en France - Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire	- Le soutien aux initiatives locales à travers sa contribution à la création d'un régime de sécurité adapté aux lignes locales, ainsi que l'accompagnement des projets (infrastructures, matériel roulant) concernant ces lignes contribuent aux objectifs des politiques publiques en faveur de la réhabilitation de ces lignes. - L'EPSF suit les projets innovants de trains légers et très légers, dont certains sont soutenus financièrement par l'État à travers l'AMI « digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire » de France 2030. - En contribuant à identifier les obstacles au déploiement de l'ERTMS et du DAC, le COP contribue aux objectifs du plan de déploiement de l'ERTMS et de la stratégie nationale du fret ferroviaire.
Axe 3	- OBJECTIF 14 Initier un espace partagé d'outils pour l'exploitation des données pour la sécurité - OBJECTIF 16 Utiliser le potentiel de l'intelligence artificielle pour la sécurité ferroviaire - OBJECTIF 17 Se préparer au format de la réglementation numérique de demain	Feuille de route de la direction interministérielle du numérique (DINUM) sur la transformation numérique de l'État	La stratégie de transformation numérique proposée dans ce COP est très cohérente avec les objectifs de la feuille de route de la DINUM (valoriser et exploiter les données comme levier d'efficacité des politiques publiques, considérer le numérique comme un levier de politique publique, renforcer les compétences numériques). L'EPSF est un opérateur avancé en matière de transformation numérique.
Axe 4	- OBJECTIF 22 Déployer une gouvernance financière fondée sur l'optimisation, l'adaptabilité et la création de valeur - OBJECTIF 24 Ancrer les engagements RSE dans les pratiques quotidiennes	- Circulaires services publics éco-responsables - Décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique - Circulaires annuelles relatives à la gestion budgétaire et comptable publique - Recueils et éléments de doctrines établis par le ministère du Budget	À travers ce COP et ses réalisations précédentes, l'EPSF s'attache à être conforme aux dispositions qui concernent les établissements publics de l'État en matière de RSE et de bonne gestion financière (traçabilité des dépenses, efficience de la dépense publique, pilotage de la performance, anticipation des risques financiers).



Édité en 2026
Crédits photos :
© Vincent COLIN - © Gilles AUCLAIRE - EPSF - Shutterstock
Création et réalisation : **TATANKA**
ENVIRONNEMENT

COP
2026
2030



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

