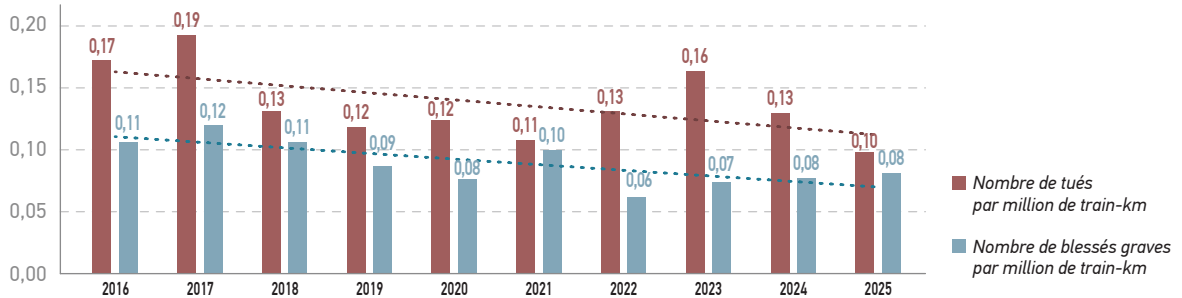


1 Malgré des transformations majeures du secteur, la sécurité ferroviaire se maintient à un bon niveau de performance.

- Les principaux indicateurs d'accidentalité se maintiennent à un niveau bas.
- En 2025, 48 personnes ont été tuées lors d'accidents sur le réseau ferré national et le nombre relatif d'accidents significatifs par million de trains-kilomètres s'élève à 0,24.
- Ces deux indicateurs s'améliorent par rapport à 2024 (63 personnes tuées, 0,29 accidents significatifs par million de trains-kilomètres) mais cette variation est peu significative car ils peuvent fluctuer d'une année sur l'autre en restant à un niveau satisfaisant.
- Sur un pas de temps de dix ans, les indicateurs montrent une amélioration de la sécurité ferroviaire.

Évolution du nombre relatif de personnes tuées ou grièvement blessées par million de train-km depuis 2016 (hors suicides)



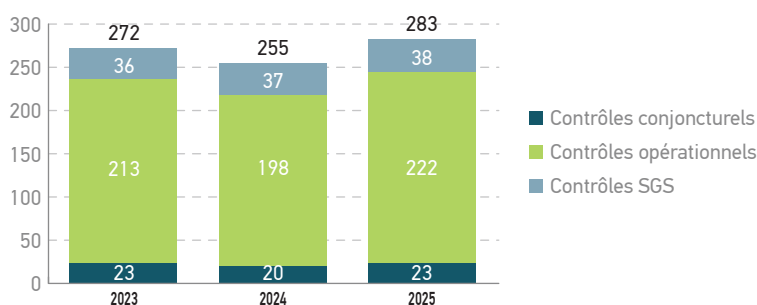
2 Les activités de surveillance produisent des effets mesurables en faveur de la sécurité.

- Un volume élevé de contrôles a été réalisé en 2025 : 283.
- Ces contrôles ont concerné 72,7 % des 77 exploitants ferroviaires autorisés (tous types de contrôles), entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et gestionnaires d'infrastructure conventionnés.
- Les activités de surveillance ont conduit à des actions correctives et des mesures conservatoires aux effets concrets et immédiats sur la sécurité.
- Par rapport à 2023 et 2024, le taux de constats conduisant à la notification d'un écart a sensiblement baissé, passant

environ dix points par rapport à ces deux dernières années. Le volume de mesures coercitives a également baissé.

- Ces tendances suggèrent une amélioration de la qualité des systèmes de gestion de la sécurité et de leur application en situation opérationnelle, mais nécessitent encore du recul pour être pleinement consolidées.
- L'arrivée de nouveaux exploitants accroît les contraintes pesant sur les capacités de contrôle et justifie de renforcer le ciblage des activités de surveillance selon une approche fondée sur les risques, qui constitue déjà un pilier de l'action de l'EPSF.

Volume des contrôles



3 Les fondamentaux progressent, mais les risques ne disparaissent pas : ils se concentrent sur des points critiques techniques, humains, organisationnels et systémiques.

- **Certaines anomalies découvertes lors des contrôles en 2025** présentaient un niveau de criticité élevé, notamment dans le champ des infrastructures (valeurs d'isolement inférieures aux seuils critiques pouvant amener des risques de dysfonctionnement de passages à niveau, défauts de rails, valeurs d'arrêt dans un appareil de voie). Un contrôle a conduit à fermer temporairement une ligne.
- **Au niveau des systèmes de gestion de la sécurité**, des pistes de progrès sont à exploiter dans les domaines de la gestion des compétences, de la gestion documentaire, de l'exécution des processus opérationnels en situation dégradée, de l'organisation de la sous-traitance et de l'intégration dans les pratiques d'une approche par les risques.
- **Le nombre de collisions survenues aux passages à niveau est en hausse en 2025** : 125, contre 100 en 2024, ce qui représente une collision tous les trois jours. Le nombre annuel de collisions tend cependant à baisser sur une période de dix ans.
- **La maturité des exploitants ferroviaires reste hétérogène** : 74 % sont évalués comme étant « partiellement matures ». Si le nombre des déclarations à l'EPSF des événements de sécurité a considérablement augmenté (+12 % par rapport à 2024), des contrôles ont dévoilé des défauts de déclaration de dépassements de vitesse limite.

4 Le système ferroviaire connaît une mutation rapide, source de complexité.

- Le volume de voyageurs transportés a cru de 4 % en 2025 par rapport à l'année précédente. La **croissance de la demande** stimule les projets de nouvelles infrastructures, matériels roulants et les innovations, qui suscitent de fortes attentes des territoires et des usagers.
- **Entre 2024 et 2034, le nombre d'exploitants ferroviaires autorisés en France devrait doubler**, en conséquence de l'accélération de l'ouverture à la concurrence et des modalités de transfert aux régions des petites lignes.
- Au 31 décembre 2025, **77 exploitants ferroviaires** étaient autorisés à exercer leurs activités en France (16 gestionnaires d'infrastructures, 61 entreprises ferroviaires). Outre l'entreprise ferroviaire historique (SNCF Voyageurs), six nouvelles entreprises ferroviaires de transport de voyageurs sont autorisées, dont une nouvelle entreprise autorisée en 2025 (RATP Cap Arc Sud et Ouest).
- Pour la première fois en 2025, un agrément de sécurité a été délivré à un gestionnaire d'infrastructure créé à la suite du transfert de gestion d'une petite ligne (groupe TSO, ligne Montréjeau-Luchon, région Occitanie).

5 L'EPSF évolue vers une autorité de nouvelle génération, sans renoncer à son niveau d'exigence.

Cette ambition s'est traduite par les activités suivantes en 2025 :

- **Transformation numérique** :
 - Organisation d'un *datathon* sur la prévention des accidents liés aux aléas climatiques ;
 - Cas d'usage sur la capacité d'une intelligence artificielle à décrypter la réglementation européenne (spécification technique d'interopérabilité en matière de contrôle-commande de la signalisation).
- **Accompagnement du secteur** :
 - Mise en ligne d'un outil d'auto-contrôle des systèmes de gestion de la sécurité pour les exploitants ;
 - Séminaires et réunions de retours d'expérience, journée d'animation réglementaire.
- **Collaborations, influence européenne et internationale** :
 - Initiative de stratégie européenne STRANE, positions partagées entre l'EPSF et le secteur ferroviaire français destinées à être portées au niveau européen ;
 - Contribution au Congrès mondial de la recherche ferroviaire, en collaboration avec l'INERIS, sur la pertinence des indicateurs européens sur la performance des exploitants ;
 - Collaborations avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les fédérations européennes représentatives du secteur, mais aussi l'INERIS, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), l'Autorité de régulation des transports (ART), Régions de France, les agences nationales de sécurité (ANS) allemande, sud-coréenne, hongroise, un institut de recherche japonais.
- **Anticipation et simplification de la réglementation** :
 - Mise à jour et rationalisation des règles nationales ;
 - Simplification du cadre réglementaire s'appliquant au tunnel sous la Manche ;
 - Consolidation du régime de sécurité allégé pour les voies ferrées locales voyageurs ;
 - Préparation de la révision de l'arrêté encadrant la déclaration des événements de sécurité, pour anticiper l'entrée en vigueur de la méthode de sécurité commune dite « CSM ASLP ».
- **Développement des ressources humaines et communication** :
 - Mise en place d'un baromètre social ;
 - Nouvel accord en matière d'égalité professionnelle ;
 - Stratégie de communication et de visibilité pour stimuler les recrutements.

