





L'Établissement public de sécurité ferroviaire exerce, pour le compte du ministère 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.

SOMMAIRE

2025

Le mot de la présidente du conseil d'administration.....	6
Le mot du directeur général	7

1 L'EPSF, autorité française de sécurité ferroviaire

1.1 Les missions	9
1.2 Les valeurs	10
1.3 La stratégie : vers le COP 2026-2030	11
1.4 L'organigramme	13
1.5 Le conseil d'administration	14
1.6 L'équipe de direction	15
1.7 Les principaux indicateurs de gestion financière et comptable et des ressources humaines.....	16
1.8 Rejoindre l'EPSF	19
1.9 On en parle sur les réseaux.....	20

2 Le bilan de la sécurité et les chiffres clés

2.1 Données trafics	23
2.2 Les événements marquants.....	24
2.3 Les statistiques et l'analyse des événements de sécurité.....	26
2.4 Focus sur les accidents aux passages à niveau	30
2.5 Les chiffres clés en matière d'autorisations et de contrôles	33
2.5.1 Les chiffres clés en matière d'autorisations	33
2.5.2 Les chiffres clés en matière de contrôles	36
2.6 Le suivi des alertes et recommandations techniques <i>Joint Network Secretariat</i> (JNS) et BEA-TT	38
2.6.1 Le suivi des alertes	38
2.6.2 Les recommandations au niveau européen (<i>Joint Network Secretariat</i>).....	38
2.6.3 Le suivi des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations du BEA-TT.....	39

3 L'EPSF en mouvement

3.1 Les temps forts.....	43
3.2 La délivrance des autorisations	46
3.2.1 Les dossiers marquants de l'année	46
3.2.2 Focus sur l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés.....	47

3.3 Surveillance et sécurité ferroviaire	47
3.3.1 Les enseignements en matière de surveillance.....	47
3.3.2 Focus sur l'inspection des situations de dépassement de vitesse limite sur les lignes non équipées de contrôle automatique	49
3.3.3 Nouveaux services conventionnés.....	50
3.3.4 Les contrôles opérationnels.....	50
3.3.5 Contrôles opérationnels des infrastructures (COI).....	51
3.3.6 Contrôles opérationnels de la gestion des circulations (COGC).....	51
3.3.7 Contrôles opérationnels du matériel roulant (COMR).....	52
3.3.8 Contrôles opérationnels de la préparation des trains	52
3.3.9 Contrôles opérationnels de la conduite	53
3.3.10 Contrôles opérationnels du transport de matières dangereuses.....	53
3.3.11 .. Synthèse des enseignements des contrôles opérationnels	54
3.3.12 Bilan et efficacité des mesures coercitives	54
3.3.13 Bilan sur la maturité et auto-contrôle et auto-évaluation des SGS	55
3.4 Accompagnement et participation à l'innovation.....	58
3.4.1 IA réglementaire	58
3.4.2 <i>Datathon</i> (objectifs, chiffres clés, organisation, REx, perspectives).....	59
3.4.3 Collaboration avec l'INERIS	60
3.5 Animation du secteur et diffusion de la connaissance.....	60
3.5.1 Animation réglementaire et Voie Libre	60
3.5.2 Parcours d'intégration des nouveaux entrants	61
3.5.3 Retour d'expérience (REx) avec le secteur ferroviaire	62
3.6 Les affaires réglementaires.....	63
3.6.1 L'actualité	63
3.6.2 Mise à jour des règles nationales et des textes EPSF	63
3.6.3 CSM ASLP et arrêté nomenclature, guide nomenclature	64
3.6.4 Réglementation du tunnel sous la Manche	64
3.6.5 Voies ferrées locales voyageurs.....	65
3.7 La coopération au niveau européen et international	65
3.7.1 Stratégie européenne (STRANE).....	65
3.7.2 Focus sur la position élaborée avec le secteur ferroviaire français sur la stabilité du cadre réglementaire dans le cadre de la stratégie européenne	66
3.7.3 Coopération avec les instances et fédérations européennes	66
3.7.4 Contribution au congrès mondial de la recherche ferroviaire.....	67
3.7.5 Audit de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	67
3.8 Dans les coulisses	68
3.8.1 Les affaires sociales	68
3.8.2 Développer les ressources humaines.....	68
3.8.3 Les services généraux et la santé au travail	69

4 Les annexes

4.1 Les principaux actes réglementaires adoptés en 2025	71
4.2 Les données en matière d'interopérabilité.....	72
4.3 Les nouveaux entrants en 2025.....	76
4.4 Compléments sur les indicateurs de sécurité communs	77
4.5 Expérience acquise par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure concernant la mise en œuvre des MSC pertinentes.....	79
4.6 BEA-TT - enquêtes déclenchées en 2025 et invitations.....	80
4.7 Travaux engagés depuis 2022 sur les facteurs organisationnels et humains (FOH)	81
4.8 La liste des entités titulaires d'une autorisation	82
4.9 Glossaire et sigles.....	89

Le mot de la présidente du conseil d'administration

Muriel PREUX



Les événements tragiques survenus en Espagne rappellent avec force que la sécurité n'est jamais acquise.

Le système ferroviaire, comme d'autres environnements techniques complexes, repose sur une multitude d'interactions : entre les anciennes et les nouvelles technologies, entre les exploitants et acteurs ferroviaires dont le nombre et la diversité sont croissants, entre les différents niveaux de la réglementation et les pratiques opérationnelles, dont l'alignement conditionne directement la sécurité.

Cette complexité n'est pas seulement un défi technique : elle constitue d'abord une invitation à l'humilité.

Elle rappelle qu'aucun acteur ne peut, seul, maîtriser l'ensemble des composantes qui façonnent la sécurité et la performance du réseau. Elle impose de cultiver le doute, de réexaminer en permanence ses analyses à la lumière d'informations nouvelles et d'événements imprévus. Elle met à rude épreuve notre capacité collective à anticiper, à détecter les signaux faibles, à comprendre les dynamiques profondes et à imaginer les risques avant qu'ils ne se manifestent.

Cette exigence intellectuelle et opérationnelle - faite d'attention, de questionnement et de responsabilité - doit guider l'ensemble des démarches de sécurité portées par le secteur ferroviaire. L'EPSF s'attache à l'incarner et à transformer ces principes en actions tangibles, comme en témoignent les réalisations en 2025 présentées dans ce rapport d'activité.

Ces travaux marquent l'aboutissement du contrat d'objectifs et de performance (COP) 2023-2025, qui a placé au cœur de ses priorités la transformation numérique (organisation d'un *datathon*, plan de gouvernance de la donnée, cas d'usage de l'intelligence artificielle) et le développement de nouvelles démarches d'accompagnement des acteurs du secteur ferroviaire (module d'auto-contrôle du système de gestion de la sécurité (SGS), stratégie européenne (STRANE) visant à faire émerger des positions françaises communes, etc.). Le COP 2026-2030, élaboré au cours de l'année, prolonge et amplifie cette ambition.

Ces résultats n'auraient pas été possibles sans l'engagement constant des agents de l'EPSF et la richesse de leurs expertises, indispensables à la construction d'une vision transversale de la sécurité embrassant l'ensemble des activités ferroviaires.

Enfin, je tiens à saluer l'implication de tous les membres du conseil d'administration. J'adresse une pensée particulière à Jean Christophe Niel, dont le mandat s'est achevé en fin d'année. Il a mis au service de l'Établissement son expertise acquise lors de son parcours d'excellence dans le domaine de la sûreté nucléaire et rappelé avec constance les principes fondamentaux de la sécurité. Son expérience et sa hauteur de vue ont constitué de précieux repères.



Le mot du directeur général

Laurent CÉBULSKI

Une question récurrente a traversé l'année 2025 : le niveau de sécurité du réseau est-il fragilisé par les transformations profondes – structurelles comme conjoncturelles – que connaît aujourd'hui le système ferroviaire ?

Selon les sensibilités, cette interrogation prend des formes différentes : l'arrivée de nouveaux acteurs, toujours plus nombreux à cohabiter sur les mêmes infrastructures, accroît-elle les risques aux interfaces ? Les multiples chantiers de renouvellement et de modernisation, souvent menés sous forte contrainte de délais et nécessitant un recours important à la sous-traitance, sont-ils suffisamment maîtrisés ? La réduction progressive des règles nationales, au profit d'une harmonisation européenne destinée à favoriser l'interopérabilité, ne vient-elle pas heurter des pratiques ancrées depuis des décennies dans les organisations ferroviaires ?

Ces questions sont légitimes et appellent un examen dépassionné, fondé sur les faits. Le risque serait de transformer un événement isolé en confirmation prématurée d'une dégradation généralisée. La réalité est plus nuancée. Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) constituent le socle de prévention : ils reposent sur des barrières robustes, sur des règles harmonisées et sur un langage commun entre acteurs. Quant aux autorités nationales de sécurité (ANS), au premier rang desquelles l'EPSF, elles veillent à ce que ces règles soient connues, comprises et appliquées à tous les niveaux : maîtrise des risques, gestion des compétences, surveillance des prestataires, capacité d'auto-évaluation et d'amélioration continue.

Les tendances observées en 2025 – baisse du nombre de tués, diminution du nombre d'accidents significatifs, amélioration de certains indicateurs de performance – montrent que l'effort collectif produit des résultats, même si des sujets d'inquiétude persistent, notamment aux passages à niveau et face aux comportements à risque.

Mais la sécurité ne repose pas uniquement sur le contrôle. Une large part du travail réside dans la prévention, la pédagogie et la diffusion de la culture de sécurité. L'animation du retour d'expérience, l'explication des réglementations, la mise à disposition d'outils d'analyse, l'élaboration de positions nationales concertées à porter au niveau européen, ou encore l'accompagnement de l'arrivée de technologies innovantes : voilà autant d'actions qui rythment depuis près de vingt ans l'activité de l'EPSF et qui contribuent quotidiennement à la robustesse du système.

L'année 2025 a également été marquée par plusieurs événements majeurs – accidents, aléas climatiques, incidents d'exploitation – rappelant qu'aucun acquis n'est jamais définitif et que la vigilance doit rester permanente. Le renforcement du suivi des recommandations du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), la modernisation de guides techniques, ou encore la révision des méthodes de classification des événements témoignent d'une volonté forte : progresser sans relâche.

Cette année a enfin été celle de la préparation du Contrat d'objectifs et de performance 2026-2030, qui engage l'EPSF dans une trajectoire d'anticipation : transformation numérique approfondie, structuration d'une base de données intégrée, diffusion de l'intelligence artificielle dans les métiers réglementaires, développement de la modélisation des risques, adaptation des approches de surveillance. Cette évolution traduit une conviction claire : la donnée, la connaissance et la capacité d'anticipation constituent désormais le socle stratégique de la sécurité ferroviaire de demain.

Ce rapport reflète ainsi une année dense, exigeante et structurante. Il témoigne de l'engagement constant des équipes de l'EPSF, mobilisées pour accompagner l'ensemble des acteurs dans un environnement en mutation rapide, avec une ambition qui demeure intacte : préserver et améliorer un niveau de sécurité ferroviaire qui est, plus que jamais, un bien commun essentiel à la transition écologique et aux mobilités de demain.





L'EPSF, AUTORITÉ FRANÇAISE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

1.1 Les missions

Les missions et activités de l'EPSF portent principalement sur :

- la délivrance des autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires ;
- les contrôles et la surveillance ;
- le partage des bonnes pratiques auprès des acteurs du système ferroviaire ;
- l'évolution et la cohérence du cadre réglementaire, en appui du ministère des Transports ;
- la collaboration au niveau européen et international avec d'autres autorités nationales de sécurité et les institutions européennes.

Les missions de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé en 2006, sont essentiellement définies par le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Elles ont évolué sous couvert du 4^e paquet ferroviaire, transposé en droit national principalement par l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, et le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

L'EPSF est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère des Transports, fort de 106 agents et situé à Amiens, ayant qualité d'autorité nationale de sécurité au sens conféré par la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire. Son indépendance à l'égard des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des autres demandeurs d'autorisations est garantie dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions.

Il est chargé de délivrer **les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires**, à savoir les certificats de sécurité uniques (CSU) aux entreprises ferroviaires (EF), les agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure (GI), les agréments aux organismes de formation, aux organismes d'examen et d'évaluation, les autorisations par type et de mise sur le marché des véhicules ferroviaires, ainsi que les autorisations de mise en service des installations fixes des nouvelles lignes et lignes en exploitation. Les autorisations sont délivrées selon des modalités réglementaires harmonisées en Europe. L'Établissement administre également le registre national des véhicules (RNV) relatif aux immatriculations, alimente le registre européen des types de véhicules autorisés et délivre les licences de conducteurs de trains.

Il contrôle le respect des conditions de maintien de ces autorisations, via notamment :

- des contrôles opérationnels, le plus souvent inopinés, qui portent sur les activités ferroviaires telles qu'elles se déroulent sur le terrain en matière d'exploitation, d'infrastructure, de conduite ou de matériel roulant ;
- des audits ou inspections programmés des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants ferroviaires ;
- des contrôles conjoncturels, portant sur les thématiques prioritaires identifiées chaque année.

En cas de défaillance, il peut prononcer des sanctions financières et restreindre le champ d'application des autorisations, voire les suspendre ou les retirer.

L'Établissement suit par ailleurs l'évolution du niveau de sécurité ferroviaire en France, grâce notamment à la classification et la traçabilité des événements survenant sur le réseau. Il organise le **retour d'expérience (REx)** en liaison avec le secteur et pilote des actions d'améliorations

collectives. Il travaille étroitement avec le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) et veille à la mise en application des recommandations de ce dernier.

L'EPSF élabore et publie, en concertation avec les parties prenantes du secteur ferroviaire, des documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire, certains textes pouvant avoir valeur de « moyens acceptables de conformité » à la réglementation. Il assiste le ministère des Transports dans l'élaboration et l'adaptation des textes nationaux. Il est habilité à demander, si nécessaire, la modification ou le retrait de certains documents d'exploitation du réseau ferré national publiés par le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion des circulations. Il contribue à la cohérence du cadre réglementaire à travers une approche coordonnée des textes nationaux et européens, notamment dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire. Il participe activement, en appui au ministère des Transports, aux négociations concernant les réglementations européennes et le fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Il développe en outre une large activité de soutien au secteur en matière d'appropriation et de compréhension de la réglementation ferroviaire relative à la sécurité.

Au-delà de son cœur de mission, l'Établissement assume également **diverses missions complémentaires**.

En application du décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 relatif à la déconcentration des décisions individuelles dans les domaines de l'écologie, du développement durable, des transports, de l'énergie et du logement, le directeur général de l'Établissement autorise les dérogations aux règles nationales et porte auprès de la Commission européenne celles relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Également, depuis la transposition du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, le 16 juin 2019, il autorise les engins de travaux de l'infrastructure, se substituant à SNCF Réseau qui délivrait un agrément de circulation. Il peut aussi être amené à certifier les entités en charge de l'entretien des véhicules (ECE). Par ailleurs, à la suite du Brexit, la compétence d'autorité nationale de sécurité (ANS) sur la partie française du tunnel sous la Manche a été attribuée à l'EPSF, conformément à la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020 relative à diverses dispositions liées à la crise sanitaire et à d'autres mesures urgentes ainsi qu'au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et au décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche. L'Établissement a activement participé au travail important d'évolution de la réglementation mené par le ministère chargé des Transports en relation avec la partie britannique. Enfin, l'ERA peut lui déléguer l'instruction de certains dossiers.

1.2 Les valeurs

Les agents de l'Établissement partagent une même conviction : le maintien et l'amélioration de la sécurité est une condition indispensable à l'innovation, à l'amélioration de la performance et à l'extension de la part modale du ferroviaire.

« La sécurité ferroviaire : notre engagement, votre destination » exprime l'engagement de l'EPSF à accompagner ses collaborateurs et les professionnels du ferroviaire vers un objectif commun et harmonieux, à travers ses missions d'hier, d'aujourd'hui et de demain et ce dans un contexte européen. La destination symbolise la notion de mouvement pour le ferroviaire, l'idée d'aller vers l'avenir, avec l'ambition de maintenir et d'améliorer la sécurité.



Cet engagement repose sur cinq valeurs, caractérisées par la contribution des agents en 2024.

- **L'expertise** se nourrit de la grande diversité des parcours des agents. C'est ce qui permet à l'Établissement d'être légitime dans ses prises de position sur des sujets débattus et de porter la voix du secteur auprès de différentes instances.
- **L'impartialité** est un impératif inscrit dans la charte de déontologie interne, endossée par chacun des agents. Elle est indissociable des missions d'autorité.
- **L'intégrité**, à l'EPSF, c'est agir avec droiture, transparence et équité. C'est faire des choix justes, même dans les situations complexes.
- **L'engagement** exprime la motivation des collaborateurs à contribuer à une mission de service public, en œuvrant à la sécurité du transport ferroviaire et à l'interopérabilité du réseau, indispensables au développement des mobilités ferroviaires.
- **L'accompagnement**, en interne, est incarné par un parcours d'intégration destiné aux nouveaux arrivants, complété par des dispositifs sociaux avantageux et un ensemble de formations. À l'externe, il exprime la volonté de guider et d'assister les acteurs ferroviaires dans l'appropriation de la réglementation européenne et nationale, les démarches de sécurité, les demandes d'autorisations et les contrôles, en faisant preuve d'écoute et d'ouverture.
- **La bienveillance** se traduit au quotidien dans les relations entre agents : entraide, partage de connaissances, tutorat, soutien managérial. Les agents retranscrivent cette bienveillance à l'externe. Ils s'efforcent de prendre en compte les intérêts de chaque partie prenante, qui peuvent différer, et font preuve d'ouverture d'esprit, favorisant des échanges constructifs.

1.3 La stratégie : vers le COP 2026-2030

Année de transition en matière de planification stratégique, 2025 a été consacrée tout autant à la dernière année de réalisation du contrat d'objectifs et de performance (COP) 2023-2025 qu'à la préparation du prochain contrat, le COP 2026-2030.

L'EPSF élabore des COP avec l'État depuis 2013.

Le premier COP, 2013-2015, a permis d'établir des repères. Par exemple, chaque système de gestion de la sécurité devait être contrôlé au moins deux fois, une première fois dans l'année qui suit son adoption et une deuxième fois avant la date de son renouvellement. L'analyse des événements de sécurité, le retour d'expérience avec les acteurs du secteur et « l'approche par les risques » pour l'élaboration d'un programme de surveillance constituaient déjà des piliers de la stratégie. Cependant, les moyens pour concrétiser cette stratégie, notamment en matière d'exploitation des données, demeuraient encore peu développés au regard de leur niveau actuel. Trois accidents graves se sont produits sur cette période qui ont marqué l'opinion publique et le secteur ferroviaire (déraillement à Brétigny-sur-Orge, rattrapage à Denguin, déraillement à Eckwersheim).

Le COP qui a suivi, sur la période 2016-2018, a apporté des évolutions majeures : une volumétrie de contrôles en très forte augmentation, par l'introduction des contrôles opérationnels, l'adoption d'une nomenclature de déclaration des événements de sécurité et d'une base de données structurée, l'adoption d'un outil objectivant l'évaluation de la performance des SGS et la diversification des filières de recrutement.

Le COP 2020-2022 est résolument européen, c'est celui de l'entrée en vigueur du 4^e paquet ferroviaire, en 2019, qui confie de nouvelles missions d'autorisations à l'Agence, organise les sections frontières et annonce l'ouverture à la concurrence des marchés de transport de voyageurs. Plusieurs démarches structurant l'organisation interne de l'Établissement et le pilotage du conseil d'administration ont été mises en place : le contrôle de gestion, le contrôle interne et la stratégie de communication.

Le COP 2023-2025 porte l'accélération de la transformation numérique, par une approche plus transversale et stratégique en la matière : adoption d'un plan de gouvernance de la donnée, introduction progressive de l'intelligence artificielle (IA) par des cas d'usage et la formation des collaborateurs, extension des outils numériques utilisés pour les activités « métier ». Il a permis également de développer de nouveaux outils d'accompagnement des nouveaux entrants sur le marché ferroviaire : un parcours d'intégration, qui prend la forme d'une arborescence de questions-réponses sur les aspects essentiels de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire, ainsi qu'un outil d'autocontrôle des SGS.

En 2025, en plus des missions « cœur de métier », les objectifs suivants du COP, notamment, ont été réalisés :

- organisation d'un *datathon*, qui a mobilisé les compétences de spécialistes des données au service de la création de modèles prédictifs tenant compte de certains risques climatiques ;
- extension de l'outil numérique OSCAR aux activités d'autorisation des matériels roulants et des installations

fixes et au suivi des actions des exploitants en réponse aux recommandations du BEA-TT ;

- expérimentation de la capacité de l'IA à répondre à des questions réglementaires à travers deux cas d'usage ;
- production d'une première stratégie de responsabilité sociale et environnementale (RSE) ;
- production d'une politique de sécurité des systèmes d'information (PSSI) ;
- déploiement d'un système d'information automatisé de pilotage des ressources humaines ;
- plan de rationalisation des dépenses.

Les réflexions au cours de l'année 2025 qui ont conduit à l'élaboration du COP 2026-2030 ont mis en évidence que ce contrat marque un tournant stratégique pour l'Établissement, compte tenu des enjeux auxquels il doit répondre :

- de manière générale, la forte dynamique du secteur ferroviaire, portée par la demande des voyageurs et l'aboutissement de projets d'infrastructure et de matériel roulant, qui s'accompagne cependant de tensions sur le volume d'activité et sur la capacité à recruter ;
- l'accélération de l'ouverture à la concurrence, par l'attribution des marchés allotés de transport régional de voyageurs, qui va marquer les dix prochaines années ;
- l'augmentation du nombre d'exploitants ferroviaires qui en résulte (doublement prévu entre 2024 et 2034), accentuée par la reprise de la propriété ou des missions de gestion de certaines petites lignes par les régions ;
- le déploiement des technologies de rupture qui participent à la construction de l'espace ferroviaire européen unique, en particulier le système de signalisation européen standardisé, l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), qui comprend la bascule du système de communication ferroviaire, du GSM-R-2G (*Global System for Mobile communications - Railways*) au FRMCS-5G (*Future Railway Mobile Communication System*) ;
- les attentes en matière de simplification de la réglementation ;
- l'accompagnement des « innovations frugales » adaptées au contexte des petites lignes – trains légers et très légers, adaptation de la réglementation par le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs ;
- l'émergence de nouvelles menaces, liées aux conséquences du changement climatique et aux cyberattaques.



Les quatre axes stratégiques du COP 2026-2030 visent à apporter des réponses solides et pragmatiques à ces enjeux :



L'accélération de la transformation numérique de l'EPSF sera une orientation centrale et transversale du COP.

Une base de données étendue sera construite, à partir de l'ensemble des données dont dispose l'Établissement et des apports extérieurs (données climatiques, circulations, âge du réseau, etc.), selon les partenariats qui pourront être actés en ce sens.

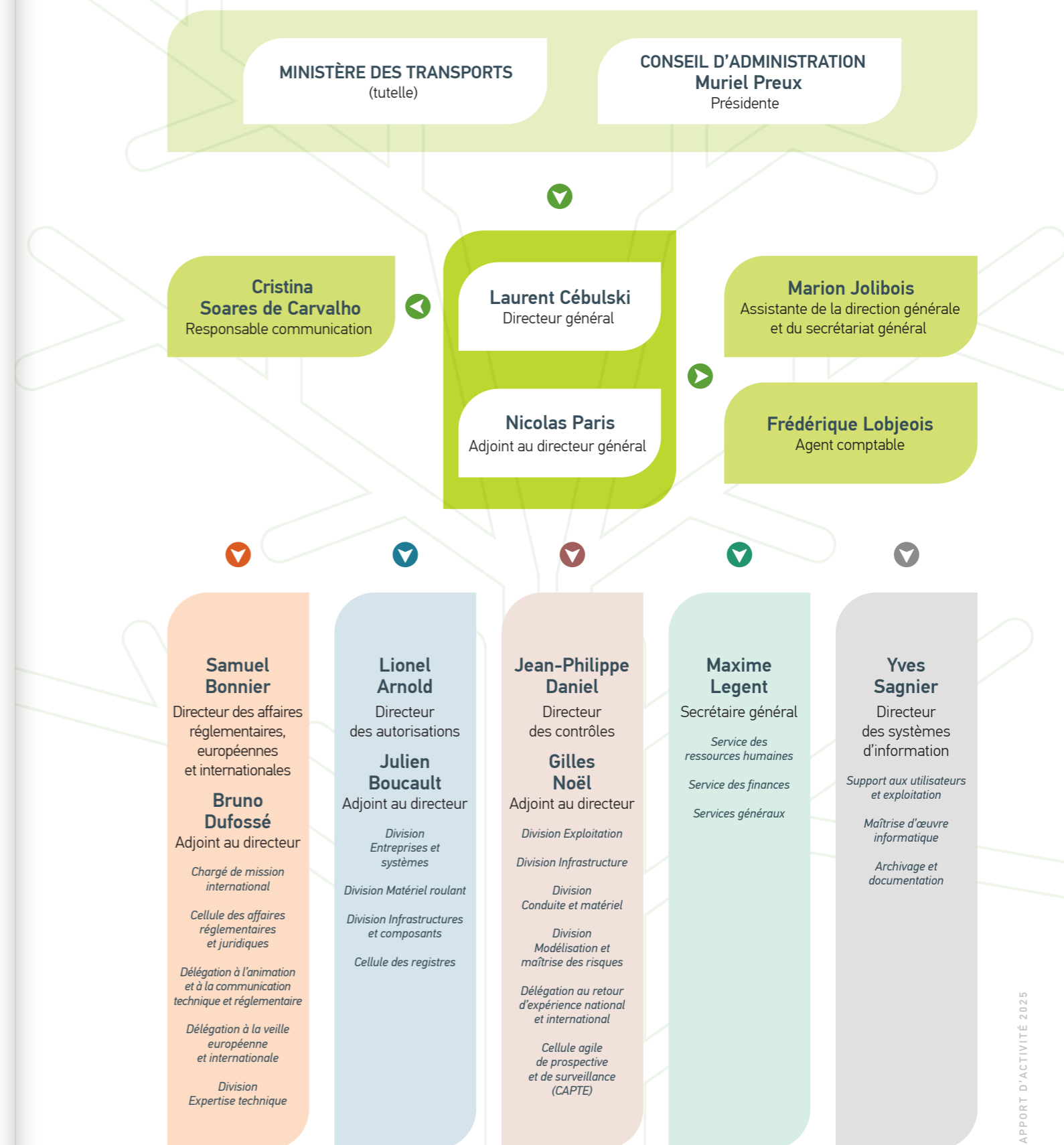
Les données seront structurées selon une « ontologie » qui facilitera le développement d'outils métier et d'exploitation des données à partir de l'IA, la construction de modèles de risque avancés (passages à niveau, changement climatique, etc.), une meilleure compréhension de l'efficacité des barrières de sécurité et la cohérence avec les bases de données européennes et la future méthode de sécurité commune (MSC) pour l'évaluation du niveau de sécurité et de la performance en matière de sécurité Common Safety Methods on Assessment of Safety Level & Safety Performance (CSM / ASLP).



Le COP 2026-2030 comprend d'autres objectifs tels que, par exemple, l'élaboration de propositions de simplification de la mise en œuvre des procédures d'autorisation, qui seront partagées avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et d'autres ANS, l'organisation de deux conférences sur l'interopérabilité, le développement d'une offre de formations à destination des directions de la sécurité des exploitants ferroviaires et la poursuite de l'élaboration de positions partagées avec le secteur ferroviaire français à porter au niveau européen (initiative STRANE).

Sur le plan de l'organisation interne, un baromètre social sera notamment mis en place, ainsi qu'une école de formation interne et un dispositif de suivi renforcé des projets les plus stratégiques.

1.4 L'organigramme 2025



1.5 Le conseil d'administration

La composition du conseil d'administration a été modifiée par le décret n°2022-1573 du 14 décembre 2022.

Elle est désormais la suivante :



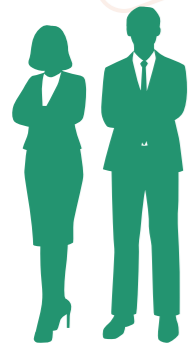
UNE PRÉSIDENTE

Muriel PREUX, représentante de l'État choisie parmi les agents exerçant des fonctions d'inspection générale au sein de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).



CINQ MEMBRES DE DROIT REPRÉSENTANT L'ÉTAT

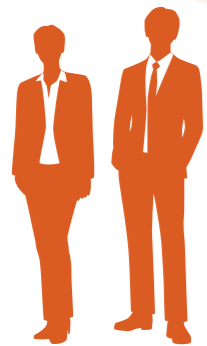
- le directeur général de l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information ou son représentant (ANSSI)
- le directeur des transports ferroviaires et fluviaux et des ports ou son représentant (DTFFP)
- le directeur du budget ou son représentant (DB)
- le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ou son représentant (DGSCGC)
- le directeur général du travail ou son représentant (DGT)



UNE SÉNATRICE ET UN DÉPUTÉ



DEUX REPRÉSENTANTS ÉLUS DU PERSONNEL



DEUX PERSONNALITÉS QUALIFIÉES

1.6 L'équipe de direction

Nicolas Paris
Adjoint au directeur général

Gilles Noël
Adjoint au directeur des contrôles

Bruno Dufossé
Adjoint au directeur des affaires réglementaires, européennes et internationales

Yves Sagnier
Directeur des systèmes d'information

Julien Boucault
Adjoint au directeur des autorisations

Maxime Legent
Secrétaire général

Lionel Arnold
Directeur des autorisations

Laurent Cébulski
Directeur général

Cristina Soares de Carvalho
Responsable communication

Jean-Philippe Daniel
Directeur des contrôles

Samuel Bonnier
Directeur des affaires réglementaires, européennes et internationales

© Vincent COLIN

1.7

Les principaux indicateurs de gestion financière et comptable et des ressources humaines

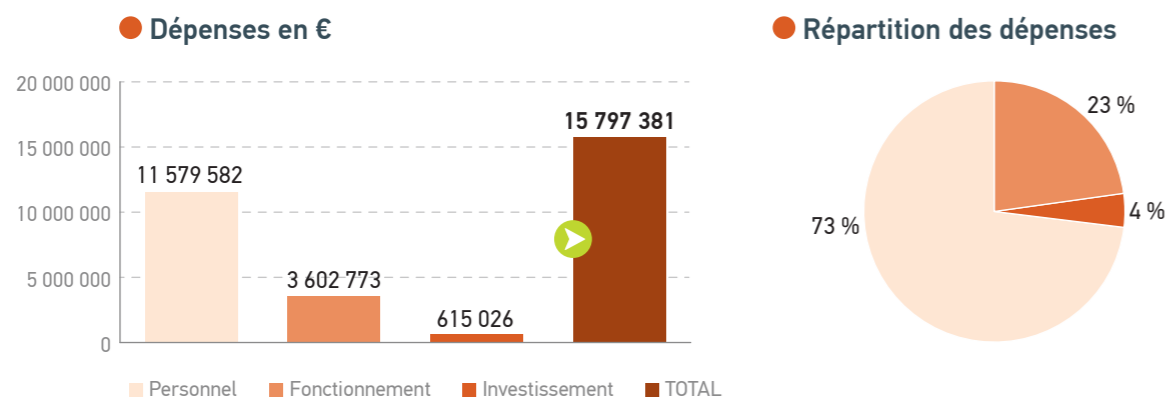
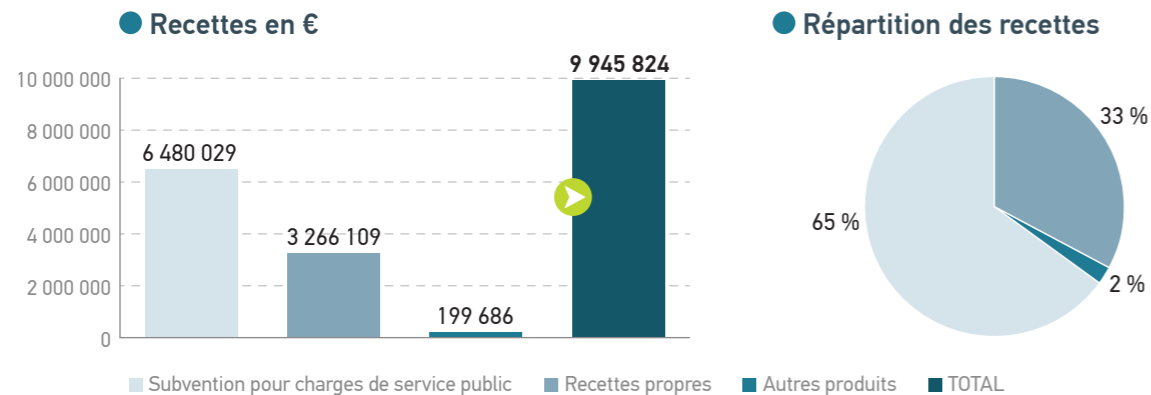
Les recettes

Les ressources de l'EPSF en 2025 sont constituées d'une subvention pour charges de service public (SCSP), des recettes propres et d'autres produits pour un montant total de 9 945 824 €.

La subvention pour charges de service public s'est finalement élevée à 6 480 029 €, après application d'une mesure de régulation budgétaire pour 2025.

Les ressources propres, en progression par rapport à 2024, s'élèvent à 3 266 109 €. Elles comprennent notamment les redevances liées à l'instruction des autorisations et aux registres pour 3 145 054 € - principalement les autorisations pour 1 739 170 € (dont 232 560 € correspondant à des avis rendus dans le cadre de demandes d'autorisations instruites par l'ERA), les immatriculations pour 428 286 €, les licences de conducteurs pour 568 748 € et les essais pour 356 850 €.

D'autres produits et financements publics ont été perçus : le financement issu de la convention signée avec le Secrétariat général du tunnel sous la Manche et le remboursement des indemnités journalières de sécurité sociale, pour un montant cumulé de 199 686 €.



Les dépenses

Les dépenses 2025, constituées des dépenses de personnel, de fonctionnement et d'investissement, s'élèvent à un montant total de 15 797 381 €.

Les dépenses de personnel atteignent 11 579 582 € et représentent 73 % des dépenses totales en diminution de 1 % par rapport à 2024, celles de fonctionnement 3 602 773 € soit 23 % comme en 2024 et celles d'investissement 615 026 €, soit 4 %, contre 3 % en 2024.

Des efforts pour optimiser certaines dépenses dans le contexte de la période des services votés

En début d'année 2025, les dépenses des services et opérateurs de l'État ont été restreintes au strict nécessaire à la continuité des missions de service public jusqu'à la promulgation de la loi de finances (période dite des « services votés »).

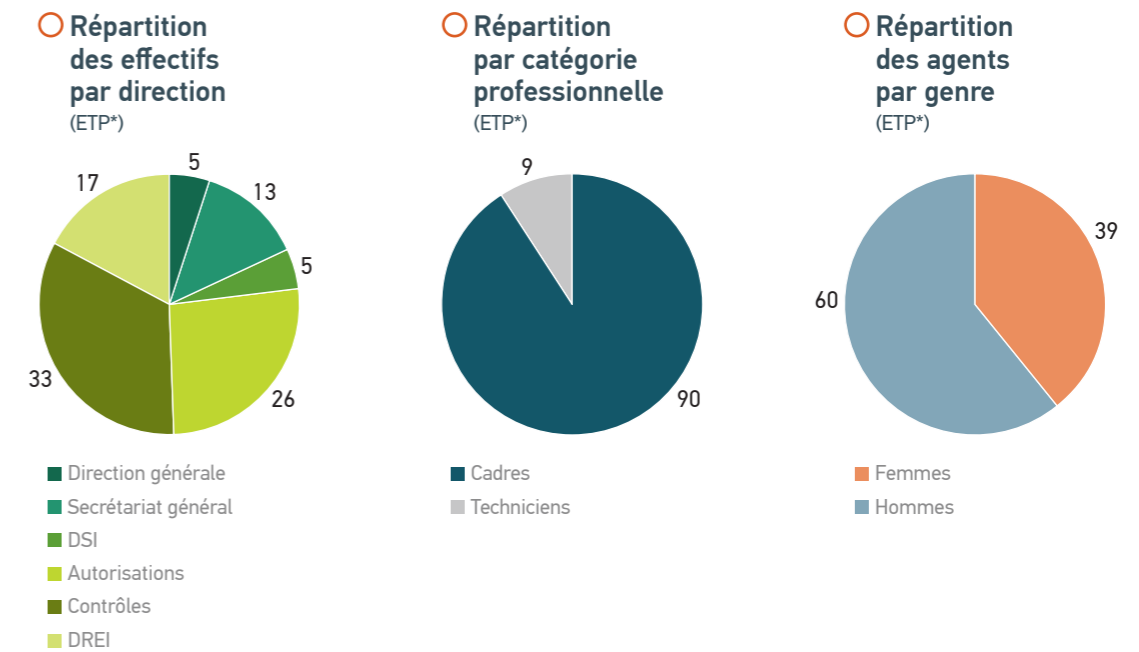
Un plan de rationalisation de certaines dépenses a permis de parvenir à une diminution substantielle des dépenses de formation, passant de 270 000 € en 2024 à 176 000 € en 2025, en maintenant un même niveau de service et un taux de satisfaction équivalent.

Les modalités d'achat ont également fait l'objet d'une attention particulière, notamment en étudiant l'opportunité de mettre en place des marchés pluriannuels pour réaliser des économies substantielles.

Ainsi, les dépenses de fonctionnement en 2025 se sont finalement élevées à 3 602 773 €, soit un montant qui est inférieur de presque 800 000 € à ce qui était prévu au budget initial pour cette année (4 388 622 €), ce qui représente un écart d'un peu plus de 18 %.

Indicateurs ressources humaines

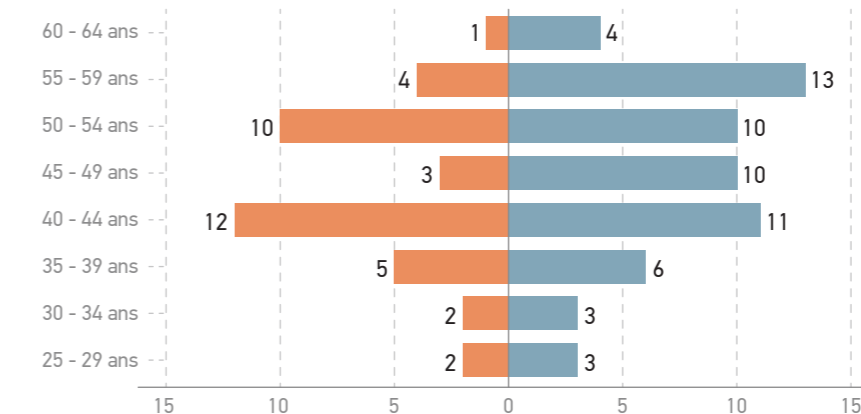
EFFECTIFS



La part des femmes parmi les agents exerçant des fonctions managériales est en progression constante depuis 2022 (+ 9 points). En 2025, elles représentent 30 % de ces effectifs.

*ETP : équivalent temps plein

Pyramide des âges (ETP*)



Âge moyen : 46 ans et 11 mois • Ancienneté moyenne : 8 ans et 4 mois

7 arrivées

- Jean-François BOUCAUT : instructeur au sein de la division matériel roulant
- Nicolas DARBON : inspecteur au sein de la division conduite et matériel
- Élodie HOUBRON : responsable des affaires sociales, de la rémunération et de l'administration du personnel
- Andy LECLERC : inspecteur au sein de la division infrastructure
- Nicolas PARIS : adjoint au directeur général
- Christèle THERASSE : chargée de développement des compétences, emploi et recrutement
- Loïc WAXIN : inspecteur au sein de la division conduite et matériel

9 départs

- Clarisse CASTIAUX
- Flavien DAPVRIL
- Jean-Louis DUPLANT
- Aurélien FLAHAUT
- Florian GRATENOIS
- Camille LIER
- Samuel ROUX
- Charles-Antoine SARRABEZOLLES
- Jordane VÉLU

Le début d'année a été marqué par la disparition d'un collaborateur, Antoine HESPEL, dont la mémoire demeure dans notre collectif de travail.

11 stagiaires / apprentis en 2025

- Hamza BENBOUBKER : stage division MMR
- Melyna BESSAA : stage DREI
- Angel CALON : stage division MMR
- Victor DA SILVA : stage division MMR
- Clément FASQUEL : stage DSI
- Irina GALLEMAND : apprentie RH
- Goulwen LUCAS : stage division MMR
- Benjamin MONIAUX : apprenti communication
- Jordan SEILLIER : stage DSI
- Antoine THIAMENY : stage division MMR
- Maxime WALPOEL : stage division MMR



1.8 Rejoindre l'EPSF

Expertise, travail en équipe, richesse des échanges, ces notions sont évoquées par les nouveaux agents qui vous partagent leurs impressions sur leurs débuts au sein de l'Établissement. Ces divers témoignages vous font découvrir le quotidien des collaborateurs.

Pour plus d'informations sur les recrutements en cours, consulter : <https://www.securite-ferroviaire.fr/recrutement/nos-offres-emploi>

Témoignage de Dany
 “ Ce qui m'a marqué positivement dans mon parcours d'intégration, c'est l'accueil et ce parcours d'accompagnement. ”

Témoignage de Christèle
 “ Ce qui m'a marquée positivement, c'est vraiment l'écoute des personnes qui m'ont reçue et qui ont pris le temps de m'expliquer leurs activités, de répondre à mes questions dans un climat de bienveillance. ”

Témoignage de Delphine
 “ Je pense qu'il y a une phrase qui m'a vraiment marquée dans mon parcours d'intégration, c'était à la fin de chaque entretien d'une heure à peu près spontanément, toutes les personnes m'ont dit vraiment cette chose là : « ma porte est ouverte ». ”

Témoignage de Franck
 “ L'ambiance au travail est très bonne. Il y a une bonne convivialité. On n'est pas concurrent de son collègue dans le but d'être meilleur. ”

Témoignage d'Élodie
 “ Ce que j'ai apprécié d'une manière générale, c'est l'implication de l'EPSF à intégrer ses collaborateurs. Dès les premiers instants passés à l'EPSF, j'ai vraiment ressenti cette bienveillance. ”

Témoignage de Gilles
 “ Ce que j'ai beaucoup apprécié en 2024 comme en 2020, c'est qu'on est vraiment accueilli en tant que personne, on n'est pas juste un numéro qu'on met à un poste. ”

1.9 On en parle sur les réseaux

Au cours des derniers mois, les publications LinkedIn de l'EPSF ont connu une dynamique particulièrement positive, portée par des contenus à forte valeur ajoutée et en phase avec les attentes de notre audience. Certaines publications se sont nettement démarquées, générant des taux d'engagement élevés grâce à des thématiques concrètes, des retours d'expérience et une mise en avant des expertises internes.

Cette performance s'inscrit dans un contexte de croissance continue de notre communauté, avec une progression régulière du nombre d'abonnés. Cette évolution témoigne de l'intérêt croissant pour nos missions et de la pertinence de notre ligne éditoriale. Elle renforce également la visibilité de l'EPSF et consolide son positionnement comme acteur de référence sur ses sujets.



1

Date.....02/07/2025
Titre de la publicationRapport d'activité 2024
Impressions5 379
Engagement.....77,61 %
Réactions101

2



Date.....08/03/2025
Titre de la publicationJournée internationale des Droits des Femmes
Impressions6 164
Engagement.....60,01 %
Réactions120

3

Date.....23/05/2025
Titre de la publicationDatathon - Équipe lauréate
Impressions7 262
Engagement.....57,63 %
Réactions159



4



Date.....13/03/2025
Titre de la publicationEBA – EPSF - FR
Impressions3 832
Engagement.....56,03 %
Réactions81

5



Date.....19/06/2025
Titre de la publicationSéminaire REx 2025
Impressions7 045
Engagement.....36,07 %
Réactions165

6



Date.....04/03/2025
Titre de la publicationRencontre avec l'EIC Paris sud-est de SNCF Réseau
Impressions7 017
Engagement.....33,01 %
Réactions156

7



Date.....12/03/2025
Titre de la publicationCOP 2026-2030
Impressions2 762
Engagement.....22,38 %
Réactions64

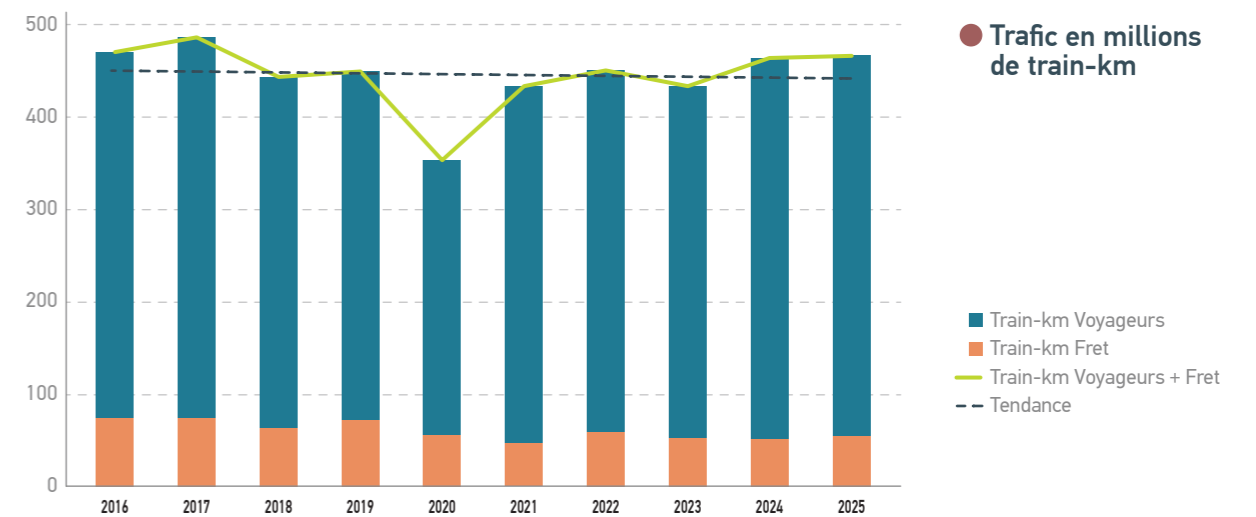


LE BILAN DE LA SÉCURITÉ ET LES CHIFFRES CLÉS

2.1 Données trafics

Le trafic ferroviaire, exprimé en termes de volume de circulations (trains-kilomètres, voyageurs et fret confondus), enregistre une légère progression (+ 1,2 %) par rapport à 2024 et se stabilise à un niveau comparable à celui précédant la crise sanitaire de 2020. Cette croissance, bien que modérée, est plus marquée pour le fret (+ 2,6 %) que pour les services voyageurs (+ 1 %).

En termes de volume de voyageurs et de marchandises transportées, les dynamiques sont différentes. Le nombre de voyageurs transportés continue de progresser fortement, alors que le volume de marchandises transportées suit une légère baisse.



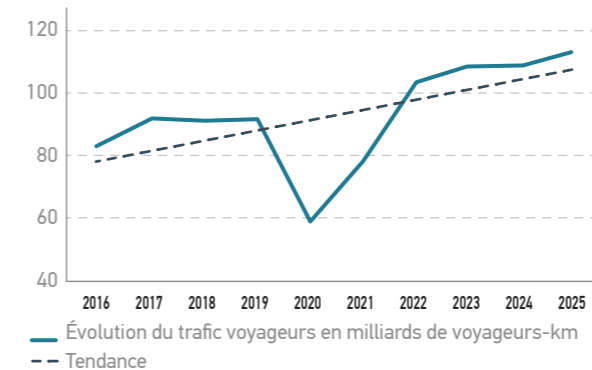
Focus sur le trafic ferroviaire de voyageurs

Le volume de voyageurs transportés poursuit sa croissance, avec une augmentation de 4 % du nombre de voyageurs-kilomètres en 2025.

Les activités ferroviaires voyageurs du groupe SNCF enregistrent de nouvelles hausses de fréquentation, aussi bien sur les TGV que sur les Transilien et TER.

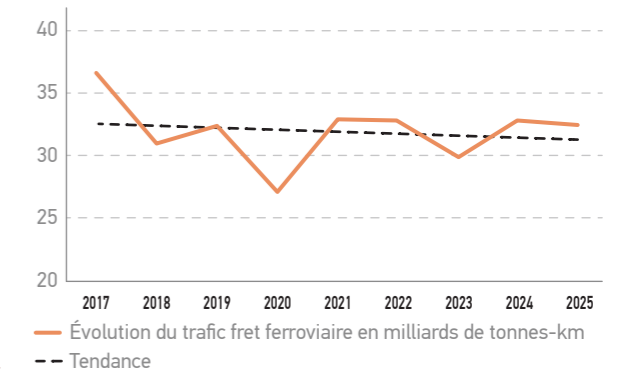
De nouveaux exploitants ferroviaires ont démarré leur exploitation sur les marchés conventionnés avec les régions, notamment Transdev Rail Sud Inter-Métropoles, ainsi que plusieurs sociétés dédiées de SNCF Voyageurs, parmi lesquelles SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens, SNCF Voyageurs Loire - Océan et SNCF Voyageurs Sud Azur.

Sur les lignes Paris - Lyon, Paris - Marseille et Paris - Milan, Trenitalia France a développé son offre, en transportant deux fois plus de voyageurs qu'en 2024.



Focus sur le trafic ferroviaire de fret

En 2025, le trafic fret présente une évolution contrastée. Le volume de trains-kilomètres progresse de 2,6 %, notamment grâce au dynamisme du transport combiné. En revanche, le trafic mesuré en tonnes-kilomètres enregistre une légère baisse (- 1 %).



2.2 Les événements marquants

Début de déraillement d'un TGV – 19 mai 2025

Tonneins (Lot-et-Garonne)

L'évènement s'est produit à la suite d'une montée d'eau brutale ayant emporté le ballast et provoqué une brèche sous les voies, immobilisant un TGV circulant en marche prudente. L'évacuation des passagers a été nécessaire dans un contexte d'inondations importantes.

Les premiers éléments pointent la saturation des ouvrages d'écoulement et la violence de l'épisode météorologique. L'enquête en cours doit préciser les causes techniques et organisationnelles ayant conduit à l'endommagement de la plateforme et au maintien de la circulation dans cette zone.



► https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beatt_2025-03_tonneins_fiche_presentation.pdf

Déraillement et début d'incendie d'un TER – 30 mai 2025

La-Neuveville-sous-Laon (Aisne)



L'accident s'est produit lorsqu'un TER a heurté un matériel de chantier resté sur la voie à l'issue de travaux nocturnes, entraînant le déraillement du train et un début d'incendie dû à la perforation du réservoir de carburant. Les constats initiaux font apparaître la présence accidentelle d'une lourde pièce métallique ainsi que des dommages importants sur le matériel roulant.

L'enquête vise à caractériser les conditions d'organisation du chantier, la gestion des équipements de travaux et les modalités de restitution de la fermeture de voie, afin de comprendre comment la circulation du premier train a pu être autorisée dans ces circonstances.

► https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beatt_2025_04_laon_fiche_presentation.pdf

Situation de nez à nez sans collision entre deux trains

– 6 septembre 2025

Marseille (Bouches-du-Rhône)

L'incident résulte d'un dérangement de la signalisation et d'erreurs dans la mise en œuvre du mode dégradé, ayant conduit deux trains à se retrouver face à face sur la même voie avant de s'arrêter à temps. Les premiers éléments mettent en évidence une application insuffisante des procédures et une coordination perfectible entre postes de circulation.

L'enquête en cours doit préciser l'enchaînement des dysfonctionnements et déterminer les mesures de prévention adaptées.



► https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beatt_2025_07-marseille_fiche_presentation.pdf

Contact entre deux trains – 22 octobre 2025 – Gare de Paris-Est

(Paris)

L'incident s'est produit lorsqu'un TGV et un train Transilien ont été simultanément engagés sur une même zone d'aiguillage, entraînant un léger contact entre les deux rames. Les premiers éléments pointent un dysfonctionnement de la signalisation, possiblement lié à un ancien défaut de paramétrage, ayant conduit à une libération incorrecte de zone alors qu'elle était encore occupée.

L'enquête cherche à déterminer l'origine exacte du défaut et à analyser les conditions techniques et opérationnelles de gestion des circulations dans cet environnement complexe.



► https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beatt_2025_08-paris-est_fiche_presentation.pdf

Franchissement d'un passage à niveau fermé par un autocar

– 6 juin 2025

Brison-Saint-Innocent (Savoie)



L'évènement concerne un autocar ayant franchi un passage à niveau fermé en contournant les demi-barrières, alors que les feux rouges clignotaient et que la fermeture durait depuis près d'une heure en raison de l'immobilisation d'un train en panne. L'incident, filmé et largement relayé, met en lumière les risques associés aux fermetures prolongées de passages à niveau et les comportements dangereux qu'elles peuvent susciter.

L'enquête examine les circonstances du franchissement, les mesures prévues par les acteurs concernés et, plus largement, la récurrence de comportements similaires dans des situations comparables.

► https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beatt-2025-05_brison_fiche-presentation.pdf



Nota : les rapports d'enquête sont consultables sur le site du BEA-TT.

2.3

Les statistiques et l'analyse des événements de sécurité

Comment sont suivis les progrès en matière de sécurité ferroviaire au niveau européen ?

En plus des dispositifs existants au niveau national, la situation en matière de sécurité ferroviaire fait l'objet d'un suivi au niveau européen. Ce suivi permet de qualifier les efforts des États membres qui « veillent à ce que la sécurité ferroviaire soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique, et en donnant la priorité à la prévention des accidents », conformément à l'article 4 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

Chaque ANS collecte et transmet à l'ERA des indicateurs de sécurité communs (ISC).

Les ISC sont définis dans l'annexe 1 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, ainsi que son appendice. Ils mesurent le type d'accidents significatifs qui se sont produits (collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, ...), les précurseurs (ruptures de rail, ruptures d'essieux, problèmes de signalisation, ...), les conséquences humaines et économiques de ces accidents, les caractéristiques du système ferroviaire (trafics, taille du réseau, nombre et types de passages à niveau, signalisation, ...).

Les ISC permettent de calculer des niveaux de risque, différenciés pour différentes catégories de personnes (voyageurs, personnel et contractants des acteurs ferroviaires, usagers des passages à niveau, « intrus » se trouvant sur les emprises ferroviaires sans autorisation, autres personnes). Ces niveaux de risque sont comparés à des objectifs de sécurité communs (OSC), qui représentent les objectifs communs minimaux à respecter par chaque État membre, et des valeurs nationales de référence (VNR), qui sont les objectifs particuliers fixés pour chaque pays en fonction de leur situation.

L'ERA produit chaque année une analyse des performances dans chaque pays, dont la méthodologie est déterminée par la méthode de sécurité commune « Évaluer la réalisation des objectifs de sécurité ».

Les ISC et l'analyse détaillée des performances en matière de sécurité ferroviaire dans chaque État membre peuvent être consultés sur le site de l'ERA :

► <https://www.era.europa.eu/domains/accident-incident/common-safety-indicators-csis>



Selon l'évaluation⁽¹⁾ conduite conformément à la décision 2009/460/CE de la Commission du 5 juin 2009, **toutes les catégories de risque calculées en 2025 pour la France présentent une performance jugée acceptable en première étape** (le niveau d'appréciation le plus favorable, cf. figure 1 page 27).

► <https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2026-03/report%20assessment%20of%20achievement%20of%20safety%20targets%20-%202026.pdf?t=1779105186>

Ce résultat favorable est principalement lié à la baisse du nombre de tués lors d'accidents sur le réseau ferré national, inférieur à la moyenne des cinq dernières années. L'amélioration est particulièrement notable dans deux catégories historiquement les plus contributrices au risque, ce qui participe de manière déterminante à la bonne performance d'ensemble observée en 2025 :

- les intrus, c'est-à-dire les personnes pénétrant sur les voies ou dans des zones ferroviaires sans autorisation ;
- les personnes classées « autres », notamment celles chutant involontairement sur la voie depuis le quai à l'arrivée d'un train.

(1) La première étape de l'évaluation consiste à vérifier si les performances observées en matière de sécurité sont conformes ou non à la valeur nationale de référence (VNR). Si la valeur de la performance ne dépasse pas la VNR, la performance en matière de sécurité est jugée acceptable.

● Figure 1 : performance de sécurité 2025 par catégorie de risque - méthode de sécurité commune (MSC) « Évaluer la réalisation des objectifs de sécurité »

En 2025, 48 personnes ont perdu la vie lors d'accidents ferroviaires, soit une baisse d'environ 25 % par rapport à 2024 (63 décès). Cela représente également une diminution de 17 % par rapport à la moyenne 2020-2024.

Cette évolution s'explique principalement par une forte baisse du nombre d'intrus tués : 22 décès en 2025, contre 39 en 2024, soit - 44 %. Il s'agit du niveau le plus faible observé depuis au moins 10 ans, alors même que le trafic demeure parmi les plus élevés sur la période. À l'inverse, le nombre d'usagers de passages à niveau tués augmente, passant de 20 en 2024 à 23 en 2025 (+ 15 %).

Catégories de risque	OSC	VNR	Performance en 2025	
Chaque risque utilise le nombre de morts et blessés graves pondérés (MBGP) de la catégorie de personnes concernées	($\times 10^{-9}$)	($\times 10^{-9}$)	($\times 10^{-9}$)	
1.1 • Risque pour les voyageurs par train de voyageur-km	170	22,5	1,5	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
1.2 • Risque pour les voyageurs par voyageur-km	1,65	0,11	0,005	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
2 • Risque pour les personnels par train-km	77,9	6,06	2,5	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
3.1 • Risque pour les usagers de PN par train-km	710	78,7	49,6	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
3.2 • Risque pour les usagers de PN par train-km \times nb PN / voie-km	n.d	n.d	n.d	Risque non évalué en raison de données européennes insuffisamment fiables
4 • Risque pour les personnes autres par train-km	14,5	7,71	5,7	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
5 • Risque pour les intrus par train-km	2 050	67,2	47,4	Performance acceptable en 1 ^{re} étape
6 • Risque pour la société par train-km	2 590	180	106	Performance acceptable en 1 ^{re} étape

Performance acceptable en 1 ^{re} étape	Performance acceptable en 2 ^e étape	Détérioration possible	Détérioration probable
---	--	------------------------	------------------------

Blessés graves

À l'opposé de la tendance observée pour la mortalité, le nombre de blessés graves augmente :

- 40 blessés graves en 2025, contre 37 en 2024 (+ 8 %) ;
- soit + 20 % par rapport à la moyenne 2020-2024.

Cette hausse concerne principalement deux catégories :

- les voyageurs, avec 6 blessés graves (aucun décès), contre 3 blessés graves et 1 décès en 2024 ;
- les personnes présentes sur un quai, avec 8 blessés graves et 2 décès en 2025, contre 1 blessé grave et 2 décès en 2024.

Bilan consolidé des victimes

Au total, 88 personnes ont été grièvement blessées ou tuées en 2025, soit une baisse de :

- 12 % par rapport à 2024 (100 victimes) ;
- 5 % par rapport à la moyenne 2020-2024.

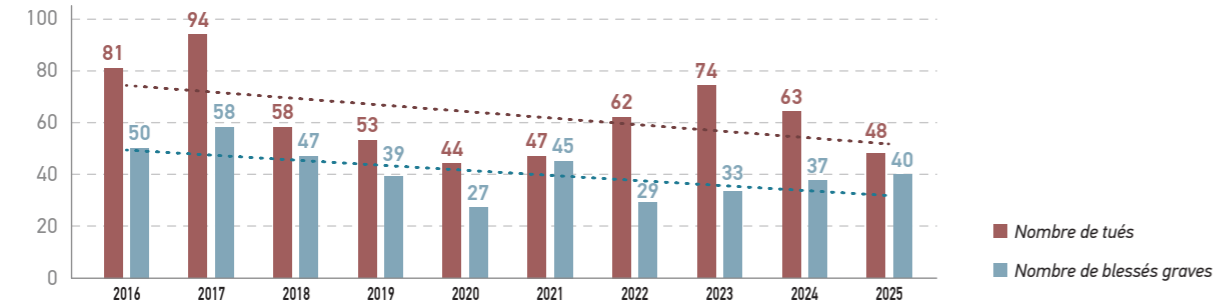
Accidents significatifs

On dénombre 119 accidents significatifs en 2025. Cela représente :

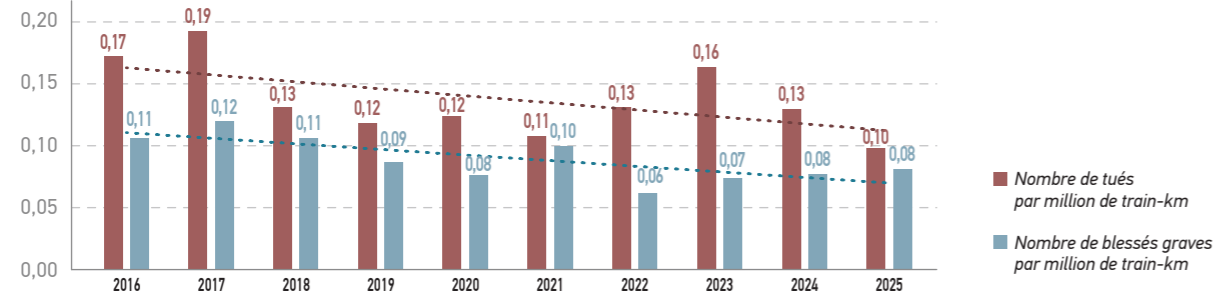
- - 15 % par rapport à 2024 (140 accidents) ;
- - 10 % par rapport à la moyenne 2020-2024.

Les séries de données présentées ci-après peuvent varier en comparaison avec celles qui apparaissent dans les rapports d'activité antérieurs. En effet, certaines informations établies tardivement peuvent amener à les actualiser, y compris après quelques années. Il peut s'agir par exemple de la catégorie des événements (reconnaissance d'un suicide, réévaluations a posteriori du coût de certains accidents pouvant conduire à dépasser le seuil fixé pour les accidents significatifs à 150 000 euros, etc.).

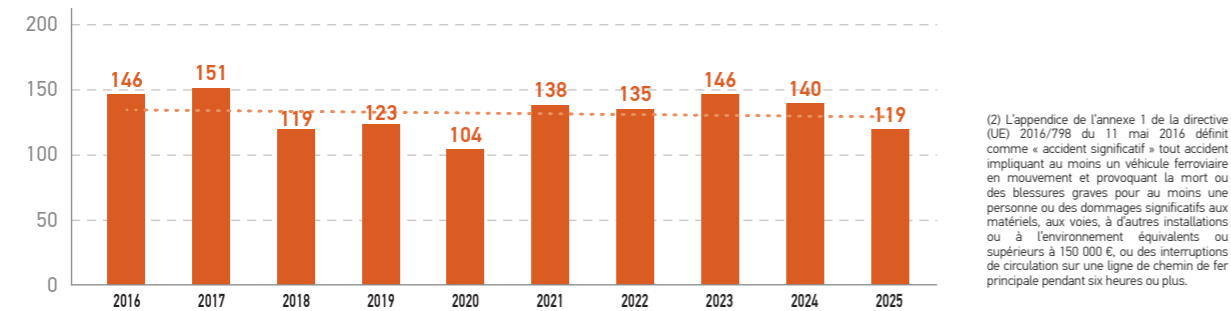
● **Figure 2 : évolution du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées depuis 2016 (hors suicides)**



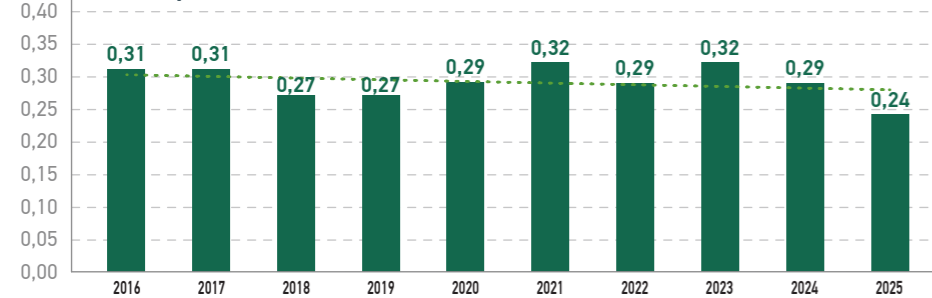
● **Figure 3 : évolution du nombre relatif de personnes tuées ou grièvement blessées par million de train-km depuis 2016 (hors suicides)**



● **Figure 4 : évolution du nombre total d'accidents significatifs⁽²⁾ depuis 2016 (hors suicides)**



● **Figure 5 : évolution du nombre relatif d'accidents significatifs par million de train-km depuis 2016 (hors suicides)**



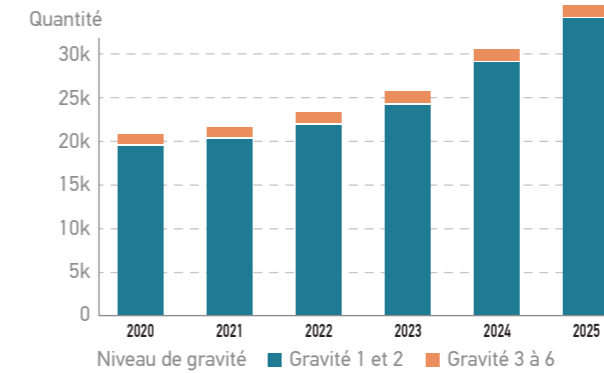
L'échelle de gravité en 2025

En application de l'arrêté du 4 janvier 2016, environ 35 000 événements de sécurité ont été notifiés en 2025 à l'EPSF. Ces notifications se basent sur l'échelle de gravité des événements de sécurité élaborée et mise en place en 2016. La figure ci-dessous rappelle les différents niveaux de cette échelle de gravité en vigueur en 2025.

1	2	3	4	5	6
Évènement "mineur" de sécurité	Évènement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers	Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles	Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives	Accident qui a eu des conséquences significatives	Accident qui a eu des conséquences graves

« En septembre 2025, le guide de classification des événements de sécurité ferroviaire a été publié sur le site Internet de l'EPSF, permettant ainsi à l'ensemble des exploitants ferroviaires de mieux comprendre les attentes de l'Établissement en matière de déclaration des événements de sécurité. Depuis décembre 2025, ce guide est complété par un tableau dont l'objectif est de présenter la liste des catégories existantes, compatibles au niveau européen, et de définir des critères précis permettant de réaliser une classification fine des événements de sécurité ».

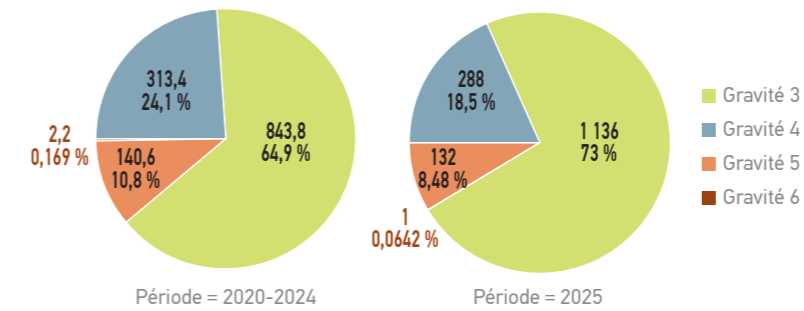
● **Figure 6 : Évolution du nombre d'évènements annuels**



Statistiques globales

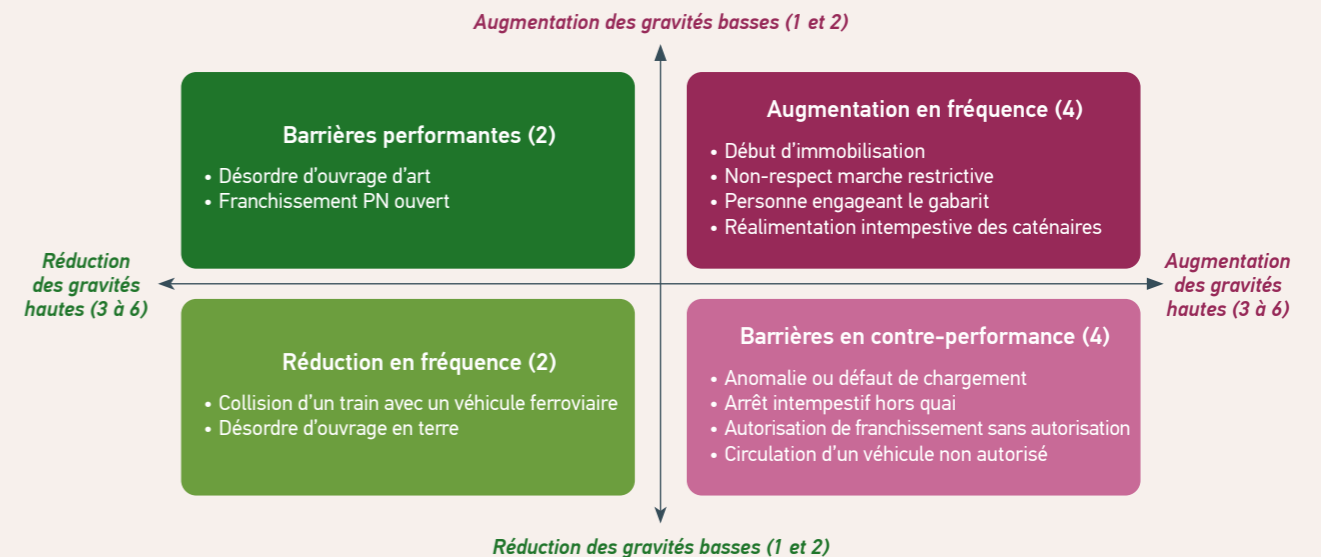
Le nombre d'évènements notifiés est en forte croissance (+ 12 %). Cette augmentation s'explique principalement par une meilleure complétude de la déclaration des incidents de signalisation de faible gravité. Cette amélioration de la déclaration des événements de gravité faible ne traduit donc pas nécessairement une dégradation du niveau de sécurité. La proportion entre les niveaux de gravité les plus faibles et les plus élevés demeure globalement stable, avec environ 96 % d'évènements de faible gravité (niveaux 1 et 2).

● **Figure 7 : Évolution de la répartition des niveaux de gravité**



Le graphique ci-contre, représentant la répartition des événements dont le niveau de gravité est supérieur ou égal à 3, montre que le nombre d'évènements de gravité 4 (288) a nettement diminué par rapport à la moyenne observée sur la période 2020-2024 (313). À l'inverse, une augmentation notable du nombre d'évènements de gravité 3 est constatée.

Les types d'évènements de la nomenclature EPSF sont positionnés dans un graphique croisant l'évolution des occurrences de gravité basse (niveaux 1 et 2) et celle des occurrences de gravité haute (niveaux 3 à 6). Sur le graphique ci-dessous, figurent les plus significatives :



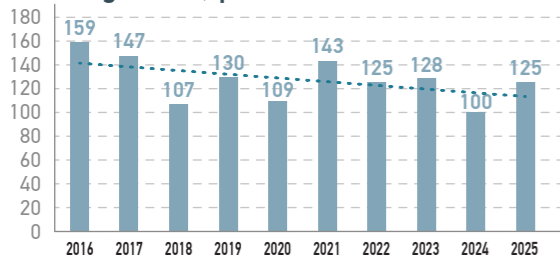
Ainsi, la dynamique observée entre les différents niveaux de gravité permet d'établir un premier classement des événements, selon qu'il s'agisse d'une variation globale des occurrences ou d'un effet potentiellement lié à l'efficacité des barrières de sécurité.

2.4 Focus sur les accidents aux passages à niveau à niveau

En France, une collision à un passage à niveau se produit en moyenne tous les trois jours.

En effet, 125 accidents ou incidents survenus à des passages à niveau sont recensés en 2025, un chiffre qui se situe dans la moyenne observée ces cinq dernières années.

● Nombre de collisions aux PN (sur le RFN, toutes gravités) par an :



Les passages à niveau demeurent un enjeu de sécurité majeur, qui repose sur la vigilance et la mobilisation de l'ensemble des usagers, des acteurs publics, services de l'État et collectivités territoriales, des opérateurs ferroviaires et des associations.

Parmi les 125 événements recensés en 2025, 36 relèvent de la catégorie des accidents significatifs, dont 5 qui ont concerné des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale (PSN). Il s'agit d'accidents ayant entraîné au moins une conséquence humaine grave (une personne tuée ou un blessé grave) et / ou des conséquences

économiques importantes, telles que des dommages matériels supérieurs à 150 000 € ou une interruption de trafic dépassant six heures, correspondant aux seuils définis par la réglementation européenne. En l'occurrence, parmi ces 36 accidents significatifs, 32 accidents ont occasionné un décès ou un blessé grave d'un usager de la route et 4 des dommages économiques importants. Ce chiffre est en hausse par rapport à 2024 (32) et à la moyenne des 5 dernières années (34,2). Des tendances similaires sont observées pour le nombre de personnes tuées ou gravement blessées.

Rapporté au trafic ferroviaire, le taux d'accidents significatifs par million de train-km reste proche de la moyenne 2018-2024. En revanche, le taux de morts et blessés graves pondérés (MBGP) par millions de train-km en 2025 est supérieur de 7 % à la moyenne 2018-2024. Rapporté au trafic, l'occurrence des accidents significatifs aux passages à niveau en 2025 se situe donc dans la moyenne, mais la gravité des accidents a été plus importante.



Les principaux enseignements des tendances en 2025 concernant les accidents significatifs aux passages à niveau

1 • La grande majorité des accidents significatifs résulte de comportements à risque des usagers de la route. En 2025, c'est le cas pour la totalité des accidents significatifs. Dans plus de neuf accidents significatifs sur dix, aucune défaillance technique du passage à niveau n'a été constatée. Lorsque des défaillances ont été relevées, elles n'ont pas été la cause directe de l'accident.

2 • La majorité des accidents (72,2 %) sont intervenus sur des passages à niveau SAL2 (deux demi-barrières), mais cette proportion reste cohérente avec leur présence sur le réseau (figure 8).

3 • Près de la moitié (47,2 %) des collisions implique des piétons, avec un bilan de 12 tués et cinq blessés graves. Ainsi, en 2025, une personne tuée sur quatre sur le réseau ferré l'est lors d'un heurt piéton à un passage à niveau. Plus de 82 % de ces collisions surviennent en agglomération (figure 9).

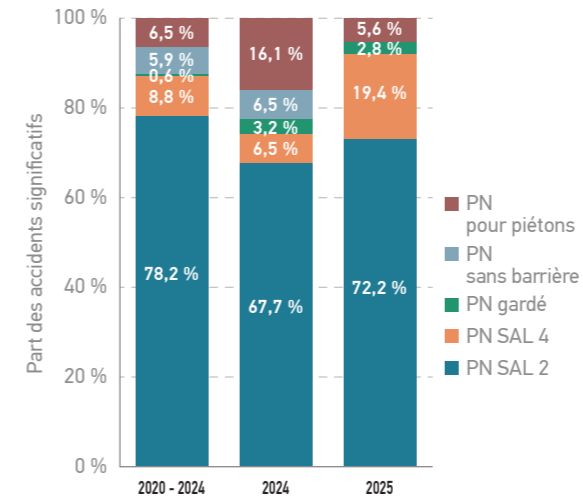
4 • Les cyclistes et usagers des mobilités douces (trottinettes, etc.) voient leur accidentalité plus que doubler : ils représentent désormais un accident significatif sur six (contre un sur 16 en période 2020-2024), avec cinq tués et un blessé grave (figure 9).

5 • On observe en 2025 une augmentation des décès dans les classes d'âge intermédiaires (30-60 ans), comparé aux années 2020-2024, qui étaient marquées par une surreprésentation des plus jeunes et des plus âgés (figure 10). Cette évolution confirme que les actions de prévention et de sensibilisation peuvent concerner des publics de tout âge.

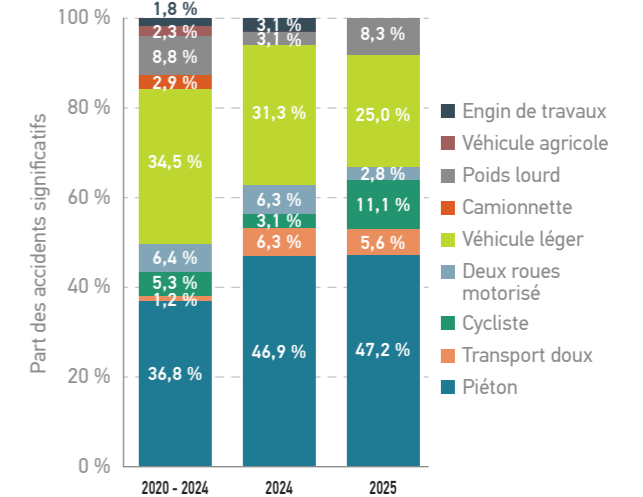
6 • Il y a près de deux fois plus de collisions aux heures de pointe (matin et fin de journée) que sur le reste de la journée (figure 11).



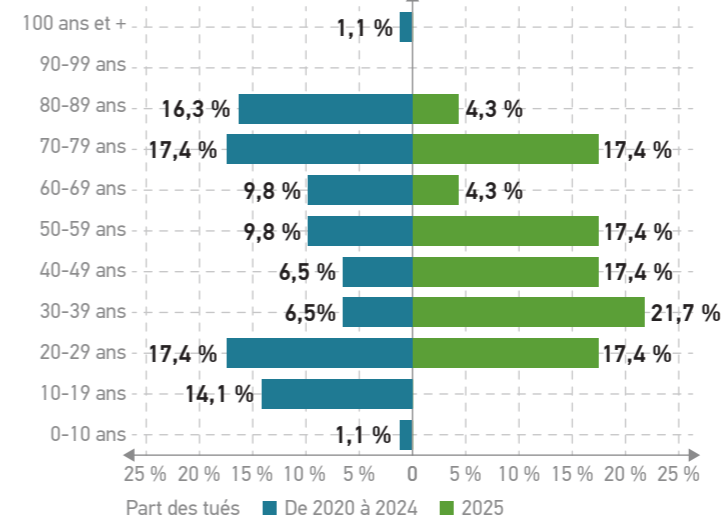
● Figure 8 : types de passages à niveau impliqués dans les accidents significatifs



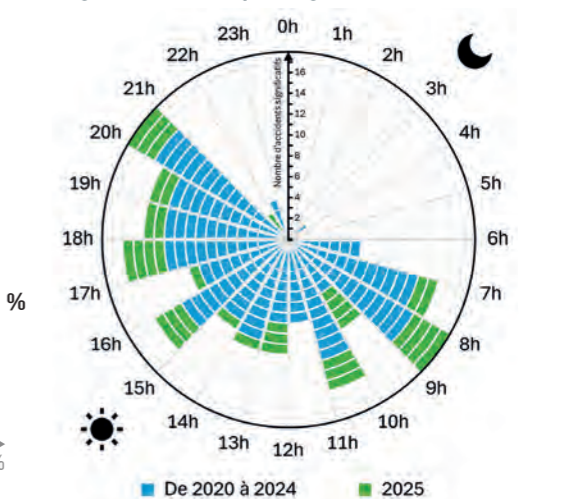
● Figure 9 : types d'usagers de passage à niveau impliqués dans les accidents significatifs



● Figure 10 : âges des usagers tués aux passages à niveau



● Figure 11 : répartition horaire des accidents significatifs aux passages à niveau



Les circonstances des accidents : une forte prédominance des comportements à risque des usagers routiers, intentionnels ou non intentionnels

L'analyse détaillée des accidents survenus entre 2020 et 2025 met en lumière la forte prédominance des comportements à risque, en particulier les traversées piétonnes hasardeuses et les non-respects de la signalisation routière par les usagers motorisés ou cyclistes. L'année 2025 confirme cette tendance.

Le non-respect de la signalisation routière recouvre à la fois :

- des comportements délibérés (franchissement en chicane, absence d'arrêt au stop - par exemple au passage à niveau à croix de Saint-André - ou engagement alors que les barrières sont en cours de fermeture) ;
- des situations non intentionnelles, liées à un défaut de perception (éblouissement, altération de la visibilité, effet de surprise, inattention).

Ensemble, ces circonstances représentent près d'un tiers des accidents significatifs recensés au cours des six dernières années. À cela s'ajoutent des immobilisations inopinées sur le passage à niveau (embouteillages, hésitations) ainsi que des manœuvres inappropriées dans l'emprise (demi-tour, erreur de trajectoire conduisant un usager à s'engager sur

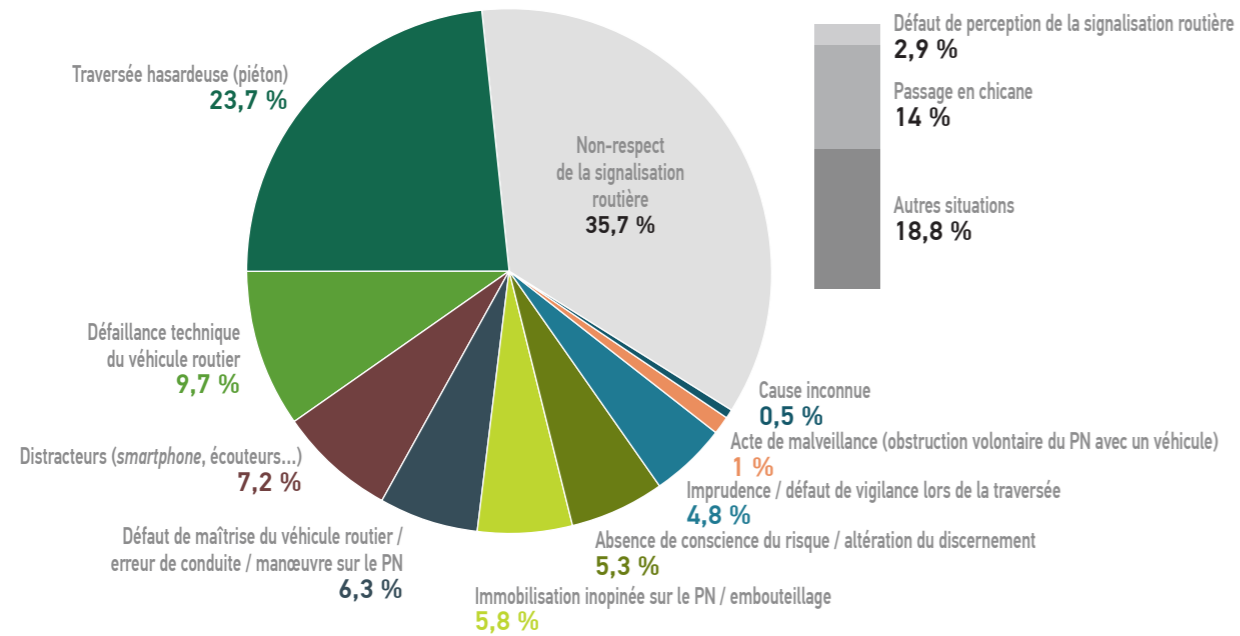
la voie ferrée), qui constituent également des manquements aux règles de franchissement.

Parallèlement, les accidents imputables à des pannes ou défaillances techniques de véhicules routiers sont en recul en 2025 par rapport aux années précédentes. En revanche, la proportion d'accidents impliquant des usagers vulnérables - personnes désorientées, en perte de discernement ou moins conscientes du danger - augmente nettement. On observe aussi une part non négligeable d'accidents liés aux distracteurs, tels que l'usage du smartphone ou le port d'écouteurs lors du franchissement, un phénomène touchant majoritairement des piétons âgés d'environ 30 ans.

Il convient également de souligner que les traversées piétonnes hasardeuses sont souvent observées sur des passages à niveau équipés de signalisation automatique et lumineuse avec deux ou quatre demi-barrières, témoignant d'un non-respect manifeste de la signalisation. À l'inverse, les situations d'imprudence sont principalement constatées sur les passages à niveau dédiés aux piétons, où la vigilance individuelle joue un rôle essentiel.

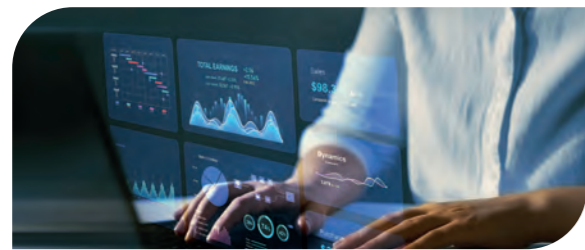
Ces constats renforcent la nécessité de prévoir suffisamment d'actions de prévention destinées aux usagers les plus vulnérables, en particulier les piétons, les cyclistes et les usagers de mobilités douces, en adaptant les dispositifs d'information, de sensibilisation et d'aménagement aux besoins spécifiques de ces publics (figure 12).

● **Figure 12 : circonstances des accidents significatifs aux passages à niveau entre 2020 et 2025**



Travaux engagés sur la modélisation des risques aux passages à niveau

En 2025, les travaux visant à renforcer la sécurisation des passages à niveau se sont poursuivis. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de modernisation des outils d'analyse fondés sur l'approche par les risques, ainsi que d'adaptation des méthodes aux données désormais disponibles, aux évolutions constatées sur le réseau ferré national et aux nouveaux enjeux liés aux mobilités.



L'évolution du guide relatif aux passages à niveau, de la version 2 à la version 3 dont la publication est prévue pour 2026, s'inscrit pleinement dans cette dynamique. L'objectif est double. Il s'agit, d'une part, de faire évoluer la méthode d'analyse des risques en s'appuyant sur des statistiques d'accidentalité plus récentes et plus représentatives des situations actuelles, reflétant davantage les conditions d'exploitation courantes et l'évolution des comportements. D'autre part, les travaux engagés visent à mieux intégrer la spécificité du risque piéton, dont les déterminants diffèrent sensiblement de ceux liés aux usagers motorisés et nécessitent une modélisation dédiée.

Les travaux reposent sur l'exploitation d'un jeu de données particulièrement riche, couvrant l'ensemble des passages à niveau exploités sur le territoire national. Grâce à l'appui du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, qui a mis à disposition les données nécessaires, la base

d'apprentissage comprend plus de 11 000 passages à niveau, analysés sur une période de neuf ans, du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2024. Sur cet intervalle, plus de 700 collisions impliquant des véhicules routiers ou des piétons ont été recensées, ayant entraîné près de 200 tués et 100 blessés graves. Cette mise à jour des analyses s'avère d'autant plus justifiée que l'accidentalité observée sur la période 2016-2024 est sensiblement plus faible que celle enregistrée entre 2000 et 2009, période de référence de la précédente modélisation.

Afin d'assurer la prise en compte exhaustive des situations actuelles et prospectives liées aux passages à niveau, ce guide fera l'objet d'une consultation auprès de l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire, des collectivités territoriales et des porteurs de projets concernés.

Dans ce cadre, les parties prenantes seront invitées à s'approprier cette nouvelle version en l'appliquant à leurs opérations en cours et à venir. Cette phase permettra de favoriser son appropriation opérationnelle, tout en recueillant les observations, retours d'expérience et propositions d'évolution.



© Gilles AUCLAIRE

2.5 Les chiffres clés en matière d'autorisations et de contrôles

2.5.1 Les chiffres clés en matière d'autorisations

Les installations fixes

En 2025, l'activité en matière d'autorisations de mise en service relatives aux installations fixes a été soutenue avec la poursuite de grands projets comme la ligne nouvelle du Sud-Ouest (LNSO – qui comprend des aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse) ou la mise en place de l'ERTMS sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon ainsi qu'avec le début des déploiements des nouveaux postes de signalisation informatiques Argos et la première réouverture de ligne portée par une région. Cette activité s'est traduite

par l'instruction de 38 dossiers. Ceux-ci se répartissent entre 18 dossiers de présentation du projet (DPP) permettant d'évaluer la nécessité d'une autorisation de mise en service lors d'un réaménagement ou d'un renouvellement d'une ligne existante, 10 dossiers de définition de sécurité (DDS), 6 dossiers préliminaires de sécurité (DPS) qui permettent d'approuver la conception et 4 dossiers de sécurité (DS), ces derniers conduisant à la délivrance des autorisations de mise en service associées.

Désignation	Nombre de décisions / avis / approbations
DS - Dossiers de sécurité (AMS)	4
DPS - Dossiers préliminaires de sécurité	6
DDS - Dossiers de définition de sécurité	10
DPP - Dossiers de présentation du projet	18
	38

Les véhicules

Tout véhicule circulant de manière nominale sur une ligne soumise au décret n° 2019-525 doit disposer, individuellement, d'une autorisation de mise sur le marché (AMM). Pour obtenir cette AMM, le véhicule doit être conforme à un type de véhicule autorisé. Chaque type autorisé fait l'objet d'une autorisation de type (AT).

Les autorisations pour un domaine d'utilisation comprenant plusieurs États membres dont la France sont nécessairement délivrées par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, après avis de l'EPSF. Les autorisations pour un domaine d'utilisation restreint à la France peuvent être déposées auprès de l'Agence ou de l'EPSF, au choix du

demandeur (système dual).

En 2025, l'activité en matière d'autorisations de véhicules (hors autorisations de conformité au type seules) s'est traduite par l'instruction de 42 dossiers.

Pour les véhicules autorisés par l'EPSF, ceux-ci se répartissent en trois dossiers de pré-engagement et 23 demandes d'autorisations de type. Pour les véhicules autorisés par l'Agence sollicitant l'EPSF sur les règles nationales, ceux-ci se répartissent en cinq avis dans le cadre de dossiers de pré-engagement et dix avis dans le cadre de dossiers d'autorisation de type.

Type de demande	Nombre de décisions / avis
Autorisation par type	23
Avis ERA pour une autorisation de type	10
Avis ERA pour un pré-engagement	5
Avis sur un système mixte	1
Avis sur un pré-engagement	3
	42

73 demandes de conformité au type, suivies d'une autorisation de mise sur le marché, ont également été traitées. Elles ont concerné 2 431 véhicules.

Type de demande	Nombre de décisions
Conformité au type	73
	73

Les entreprises et systèmes

En 2025, 49 dossiers d'autorisations d'entreprises ont été instruits. La part des dossiers relatifs aux CSU est prépondérante puisqu'elle concerne en tout 32 demandes. Les demandes concernant les gestionnaires d'infrastructure (GI) / gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC) sont plutôt stables avec cinq dossiers. L'activité portant sur

les entités en charge de l'entretien (ECE) est en croissance, tendance que l'EPSF espère encore renforcer à l'avenir. Celle d'autorisations des organismes de formation est quant à elle en recul, à la suite de la disparition des agréments délivrés aux organismes de formation aux anciennes tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire.

Type de demande	Nombre de décisions / avis / approbations
CSU EF - Certificats de sécurité unique des entreprises ferroviaires	18
CSU EF - Avis ERA certificats de sécurité unique des entreprises ferroviaires	8
AS GI - Agrément de sécurité des gestionnaires d'infrastructure	3
AS GIC - Agrément de sécurité des gestionnaires d'infrastructure conventionnés	2
OEV - Agrément des organismes d'évaluation des conducteurs de train	1
OF - Agrément des organismes de formation	6
OEX - Agrément des organismes d'examen	0
ECE - Certificat de l'entité en charge de l'entretien	4
CSU EF - Consultation préalable à une demande de certificat de sécurité unique	6
ECE - Consultation préalable à une demande de certificat d'une entité en charge de l'entretien	1
	49

Le registre national des licences de conducteurs (RNL)

À fin décembre 2025, 21 262 licences de conducteurs de train en cours de validité sont enregistrées dans le registre national des licences (RNL).

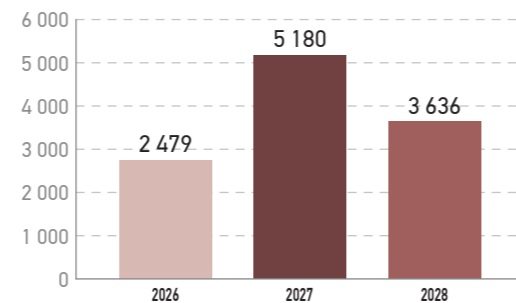
En 2025, 1 510 licences ont été délivrées à la suite de premières demandes et 1 426 licences qui arrivaient à échéance ont été renouvelées. L'activité a également été marquée par le traitement de plus de 11 000 demandes de mises à jour de l'aptitude physique et 453 demandes pour la prise en compte d'un certificat d'inaptitude physique. La cellule des registres a envoyé 5 337 courriers dans le cadre de la procédure de retrait déclenchée à la suite d'inaptitude médicale ou de l'arrivée à échéance du certificat d'aptitude physique « CAPHY ».

Ces demandes ont été traitées avec efficacité, grâce à un outil numérique et des processus automatisés. Les demandes complètes et recevables sont traitées dans un délai inférieur à deux jours pour les mises à jour et à cinq jours pour les autres types de demandes.

Au cours de l'année 2025, le nombre de demandes de renouvellement de licences a fortement augmenté. Cette augmentation est liée à l'obligation pour tout conducteur de trains d'être titulaire d'une licence européenne au plus tard le 1^{er} juin 2018, pour pouvoir exercer ses fonctions cette licence étant valable dix ans. Cette obligation réglementaire avait entraîné la délivrance d'environ 16 000 licences entre janvier 2016 et juin 2018.

La cellule des registres a effectué plusieurs campagnes de sensibilisation des demandeurs sur l'année 2025 afin d'améliorer la qualité des dossiers transmis et ainsi gagner en efficacité lors du traitement des demandes. En parallèle, une étude a été réalisée pour identifier des solutions permettant d'obtenir des photos et signatures conformes, à l'identique de ce qui est fait pour la carte nationale d'identité et le permis de conduire routier.

● Prévisionnel des licences à renouveler de janvier 2026 à juin 2028



Les demandes de renouvellement nécessitent également, entre autres, la fourniture d'un nouveau certificat d'aptitude psychologique.

Compte tenu du nombre de renouvellements à venir, il convient d'anticiper la réalisation de l'examen d'aptitude psychologique pour permettre la formalisation de la demande avant la date d'expiration de la licence.

Au 31 décembre 2025, la moyenne d'âge des conducteurs est de 42,2 ans. La majorité des conducteurs a entre 33 et 51 ans.

Tranche	Effectif	%
< 25	758	3,5 %
25-34	4 030	18,7 %
35-44	7 180	33,2 %
45-54	8 136	37,6 %
55+	1 513	7,0 %

Le registre national des véhicules (RNV)

Le registre national des véhicules (RNV) est la base de données officielle tenue par l'EPSF qui recense tous les véhicules ferroviaires immatriculés en France, conformément à la réglementation nationale et européenne.

Il contient, pour chaque véhicule :

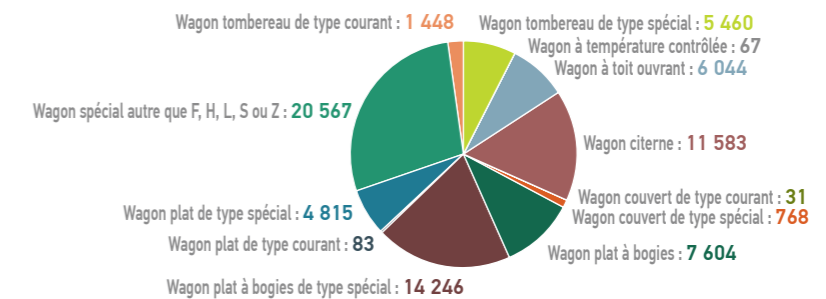
- son numéro d'immatriculation européen ;
- l'identité du détenteur ;
- l'entité en charge de l'entretien ;
- l'autorité qui a délivré l'autorisation ;
- les caractéristiques administratives et toute modification liée à son statut.

À fin décembre 2025, 105 043 véhicules enregistrés dans le RNV sont autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire selon la répartition suivante :

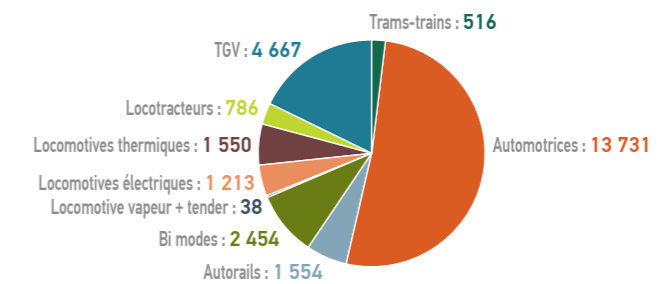
- 72 716 wagons dédiés au transport de marchandises ;
- 26 509 matériels moteur ;
- 4 657 voitures de voyageurs ;
- 1 161 véhicules spéciaux.

En 2025, 1 072 demandes d'immatriculation ont été traitées, avec un délai moyen de moins de quatre jours, y compris la part imputable aux demandeurs pour répondre aux incomplétudes.

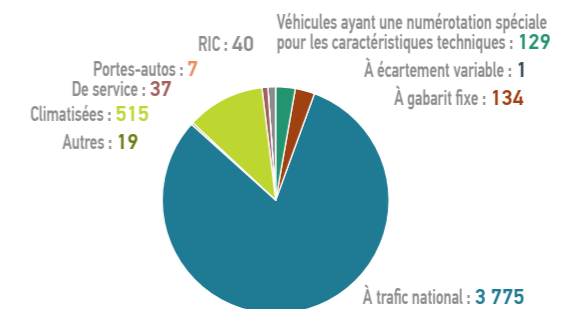
● Nombre de types de wagons



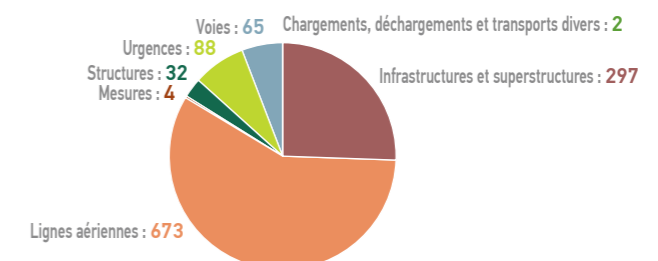
● Nombre de catégories de matériel moteur



● Nombre de types de voitures de voyageurs



● Nombre de types de véhicules spéciaux



Les registres européens des véhicules et types de véhicules (REV, RETVA)

Le **registre européen des véhicules (REV)** est la base de données centralisée des véhicules gérés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

La décision d'exécution (UE) 2018/1614 relative au registre européen des véhicules prévoit que tous les États membres utilisent les fonctions centralisées du REV au plus tard le 16 juin 2024. L'Agence a confirmé la mise à disposition d'interfaces de programmation applicative (API) dans le cadre du développement de la nouvelle version du registre européen des véhicules *European Vehicle Register (EVR+)*, dont la mise en service est prévue pour le second semestre 2026. Les opérations d'enregistrement et de mise à jour des véhicules disposant d'un numéro européen de véhicule

(NEV) français devront être effectuées directement via le registre européen.

Les entités enregistrées dans le RNV3 peuvent, dès à présent, réaliser les démarches pour accéder au REV (cf. https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en).

Le **registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)** recense tous les types de véhicules ferroviaires autorisés dans l'Union européenne. Il est géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Pour qu'une demande d'autorisation de type puisse être délivrée, la création d'un type ou d'une variante de véhicule doit être engagée dans le RETVA avant la formalisation de la demande dans le Guichet unique de l'Agence *One-Stop Shop (OSS)*.

2.5.2 Les chiffres clés en matière de contrôles

En cohérence avec sa stratégie de surveillance, publique et mise à jour chaque année, l'Établissement met en œuvre une approche fondée sur les risques pour définir son programme prévisionnel annuel des contrôles. Cette approche s'appuie sur une cartographie des entreprises, élaborée à partir de l'évaluation de la performance des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et des données de trafic, permettant de classer les exploitants ferroviaires en différentes catégories de priorité. Selon la classe attribuée, la durée, la fréquence et la profondeur des contrôles SGS sont ajustées, conformément aux principes énoncés dans la stratégie de surveillance.



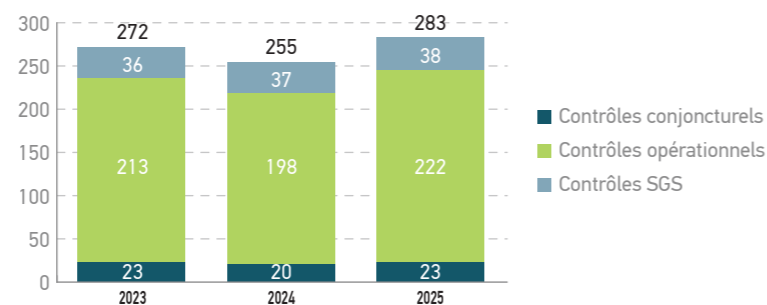
Parallèlement, la cartographie des principaux événements redoutés détermine les thématiques des contrôles conjoncturels - ainsi que d'autres activités de surveillance - afin de contribuer au traitement de leurs causes profondes.

Le programme repose sur plusieurs types de contrôles :

- **audits SGS programmés** : vérification du maintien des conditions de délivrance des autorisations et de l'efficacité des SGS ;
- **inspections SGS** : contrôle inopiné global du SGS et/ou de suivi des actions correctives engagées par les exploitants ;
- **audits conjoncturels** : déclenchés en fonction d'évolutions significatives d'événements redoutés, d'éléments issus du retour d'expérience ou, notamment, pour vérifier l'efficacité des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations d'une enquête du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ;
- **inspections conjoncturelles** : contrôles inopinés des pratiques en situation, ciblant des thématiques prioritaires résultant de l'analyse de l'évolution des événements de sécurité ;
- **contrôles opérationnels** : vérifications inopinées portant sur les métiers ou processus liés à la conduite, au matériel roulant, à la préparation des trains au départ, à la gestion des circulations, à la maintenance de l'infrastructure, ainsi qu'à la gestion des marchandises dangereuses.

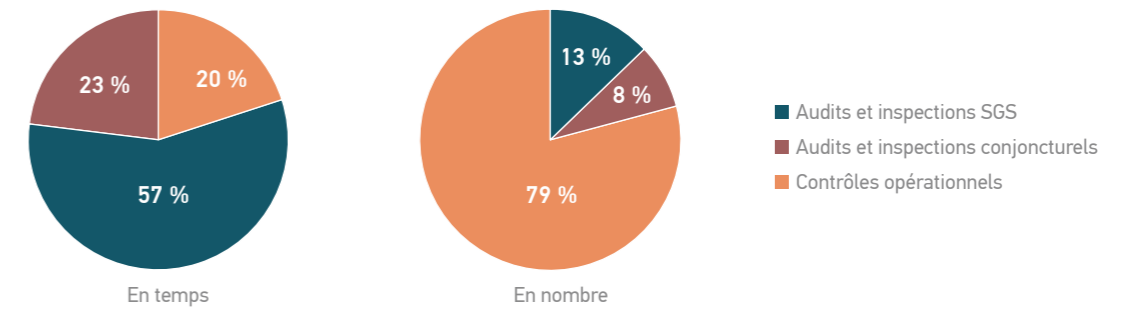
● Volume des contrôles

En 2025, un volume élevé de 283 contrôles a pu être réalisé. Ainsi, comme l'illustre le graphique ci-contre, sur la période 2023-2025, un volume d'activité supérieur à 240 contrôles par an a été maintenu, conformément à l'engagement pris auprès de l'État dans le cadre du COP 2023-2025 (objectif n° 3).



Bien que les 222 contrôles opérationnels représentent près de 80 % du volume total de rapports produits en 2025, ils ne mobilisent qu'environ 20 % des ressources, leur durée étant limitée à quelques jours. L'équilibre recherché lors de la construction du programme a, une nouvelle fois, été respecté, avec une répartition des ressources de 57 % pour les contrôles des SGS et de 43 % exclusivement pour les contrôles conjoncturels ou opérationnels.

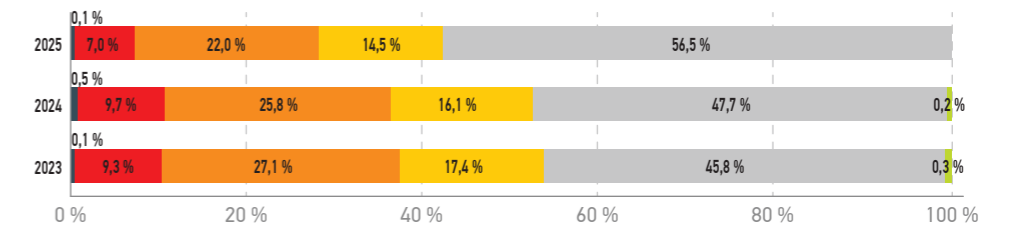
● Répartition des contrôles en fonction de leur typologie



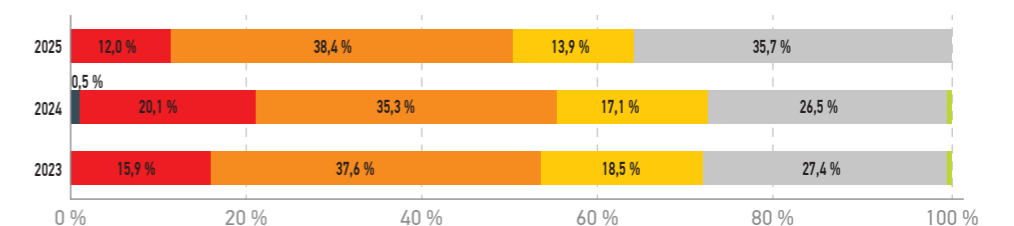
Au cours de l'exercice, 56 entreprises ferroviaires ou gestionnaires d'infrastructure, sur les 77 disposant d'une autorisation en fin d'année, ont fait l'objet d'au moins un contrôle (tous types de contrôles confondus), soit un taux de couverture de 72,7 %, comparable à celui de 2024. Il convient de noter que plusieurs exploitants n'ont pu être contrôlés en raison d'une activité très réduite ou d'un démarrage opérationnel prévu à partir de 2026.

S'agissant des constats, tous types de contrôles confondus, le taux d'écarts relevés en 2025 est en baisse par rapport aux années précédentes. Cette évolution est particulièrement notable pour les contrôles des SGS (audits et inspections), pour lesquels le taux cumulé de points bloquants et d'écarts majeurs a été réduit de moitié par rapport à 2024.

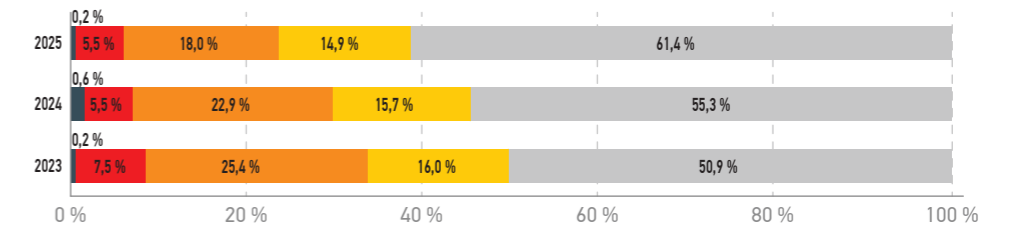
● Tous contrôles



● Contrôles SGS



● Contrôles opérationnels



Seuls les points de fragilité, les réserves, les écarts majeurs ou les points bloquants constituent des écarts. Les différents types de constats sont définis dans la partie « 3.3.1 Les enseignements en matière de surveillance ».

Si ces éléments peuvent suggérer une évolution positive du niveau de maîtrise des systèmes de gestion de la sécurité, il convient néanmoins de rester prudent dans leur interprétation : ces tendances sont observées sur une seule année et ne reflètent qu'une partie de l'activité de surveillance, laquelle n'offre qu'une vision partielle du fonctionnement global des SGS. Par ailleurs, cette baisse des écarts est cohérente avec la diminution notable, en 2025,

du volume de mesures coercitives prononcées. Enfin, les contrôles opérationnels confirment également une tendance à la baisse du taux de constats conduisant à la notification d'un écart, venant prolonger celle observée entre 2023 et 2024. Cela peut traduire une meilleure efficacité de la mise en œuvre des SGS en situation opérationnelle, tout en gardant à l'esprit les limites inhérentes à une analyse annuelle.

2.6

Le suivi des alertes et recommandations techniques du Joint Network Secretariat (JNS) et du BEA-TT

2.6.1 *Le suivi des alertes*

Alertes sur les roues monobloc BA220 et ULT23

Le 30 décembre 2025, deux courriers d'alertes ont été adressés aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure afin de relayer des informations communiquées par l'autorité nationale de sécurité du Grand-Duché du Luxembourg quelques jours auparavant.

La première alerte concerne des roues monobloc de type ULT23, fabriquées par la société ukrainienne Interpipe et commercialisées sous la marque KLV. Les contrôles qualité réalisés par plusieurs laboratoires accrédités ont révélé des non-conformités à la norme EN 13262, notamment les essais de ténacité de la jante, affectant plusieurs roues issues de trois lots (243742, 242039 et 243200). Ces roues sont susceptibles d'équiper des essieux montés sur de nombreux wagons circulant en Europe, y compris en France.

La seconde alerte porte sur des roues monobloc de type BA220 en acier ER7, fabriquées par BVV, sur lesquelles des fissures internes ont été détectées après reprofilage. Les analyses ont mis en évidence des inclusions non conformes au degré de pureté exigé par la norme DIN EN ISO 4967 : 2013-07, même si les caractéristiques mécaniques respectaient la norme DIN EN 13262. Ce défaut, identifié sur le lot 272800, a conduit au remplacement de dix roues et au reprofilage de neuf autres.

Chacun de ces courriers demande aux acteurs concernés de vérifier l'éventuelle utilisation de ces roues dans le cadre de leurs activités, auquel cas, de communiquer à l'EPSF les mesures mises en œuvre pour maîtriser les risques afin de garantir la sécurité ferroviaire.

2.6.2

Les recommandations au niveau européen (Joint Network Secretariat)

Le contexte

Les procédures dites « JNS » visent à harmoniser, à l'échelle de l'Union européenne, toutes les mesures prises pour prévenir un risque en matière de sécurité ferroviaire, qui a pu être identifié, par exemple à la suite d'un accident ou incident. Elles s'appuient sur un groupe de travail mis en place par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, associant les ANS, les bureaux d'enquête ainsi que des experts ou représentants du secteur ferroviaire.

Les conclusions des travaux sont approuvées par les participants, puis diffusées pour mise en œuvre par les entités concernées.

Les procédures en cours en 2025

Le groupe de travail de la procédure normale « *Accident in the Gotthard base tunnel with focus on broken wheels* » a poursuivi ses activités en 2025.

Le rapport publié en juillet 2024 a été révisé pour améliorer et clarifier les mesures de contrôle des risques et tenir compte des recommandations du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE), conduisant à une troisième version du rapport (3.0) publiée en avril 2025.

Le SESE a publié son rapport final en juin 2025. Celui-ci comporte quatre recommandations en matière de sécurité,

dont trois étaient adressées à l'Agence. Cette dernière a souhaité que ces recommandations soient traitées au sein du groupe de travail JNS, qui associe les fédérations représentatives du secteur ferroviaire.

En septembre 2025, l'Office fédéral des transports (OFT), autorité de sécurité ferroviaire de la Confédération suisse, a décidé la mise en place de mesures nationales. Quatre mesures ont ainsi été décidées concernant les roues de wagons de marchandises utilisés sur le réseau ferroviaire suisse, l'OFT fixant leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

Dans ce contexte, l'EPSF a immédiatement fait valoir auprès du secteur ferroviaire français qu'une approche harmonisée au niveau européen était indispensable, et, de fait, sa décision de ne pas imposer en France les mesures nationales suisses. L'Établissement a néanmoins enjoint les acteurs du système ferroviaire français à s'approprier les mesures de contrôles du risque issues du JNS, et a indiqué qu'il veillerait à leur bonne intégration - ou celle de mesures équivalentes - dans les systèmes de gestion de la sécurité.

À partir d'octobre 2025, les travaux du groupe de travail du JNS ont porté sur la recherche d'une solution harmonisée au niveau européen. L'EPSF a participé à ces travaux, qui ont abouti à la publication, fin décembre 2025, du rapport final version 4.0, disponible sur le site Internet de l'Agence.

2.6.3

Le suivi des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations du BEA-TT

Le contexte réglementaire

Conformément à l'article 2 du décret n° 2006-369, l'EPSF assure le suivi des actions mises en œuvre par les acteurs ferroviaires à la suite des recommandations émises par le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT). Ces mesures concourent au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité sur le système ferroviaire. Dans ce cadre, des points d'avancement réguliers sont organisés avec les entités concernées, ainsi que des contrôles ciblés portant sur l'effectivité et l'efficacité des actions qu'elles se sont engagées à mettre en œuvre.



Les rapports publiés en 2025

- ▶ l'incendie aux abords des voies à la suite du passage d'un train, le 14 juillet 2022, à Graveson (13) ;
- ▶ la mise en danger de personnes lors de la détresse d'un train de voyageurs, le 25 juin 2023, à Nuits (89) ;
- ▶ le déraillement d'un train de fret à la suite d'un rattrapage, le 11 février 2024, à Metz-Sablon (57) ;
- ▶ l'accident de haute tension lors d'une circulation d'essai, le 22 juillet 2024, à Zillisheim (68) ;
- ▶ la collision entre un TER et un autocar au passage à niveau n° 42, le 24 janvier 2024, à Cevins (73) ;
- ▶ l'immobilisation prolongée d'un TGV dans le tunnel du Fréjus, le 9 octobre 2022 (73) ;
- ▶ le déraillement d'un TER, le 24 juillet 2024, près d'Eus (66) ;
- ▶ la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche, le 24 décembre 2024, à Crisenoy (77).

Ces enquêtes ont conduit le BEA-TT à émettre 53 recommandations, un volume stable par rapport à 2024 (50), et nettement supérieur aux 19 recommandations émises en 2023 et aux 14 de l'année 2022.

Par ailleurs, au cours de l'année 2025, le BEA-TT a décidé l'ouverture de cinq enquêtes techniques, dont la liste figure en annexe 4.6.

Diffusion des recommandations lors des réunions de retour d'expérience

Parmi les recommandations émises en 2025, plusieurs ont été présentées lors des réunions de retour d'expérience (REx) organisées et animées par l'EPSF, afin de favoriser une large diffusion de l'information et de partager les bonnes pratiques entre exploitants ferroviaires. Il a été question en particulier des recommandations issues des deux enquêtes suivantes : « mise en danger de voyageurs et des services de secours lors de la détresse d'un train à Nuits » et « collision et déraillement d'un train de travaux à Saint-Florentin-Vergigny ».

Concernant cette dernière enquête, la présentation en réunion de retour d'expérience a permis de mettre en lumière les six recommandations de sécurité directement liées à l'accident, portant notamment sur :

- ▶ la mise en place des bases arrière ;
- ▶ la conception des processus de production ;
- ▶ la mise en œuvre des processus de production ;
- ▶ le management de la sécurité sur les bases arrière.

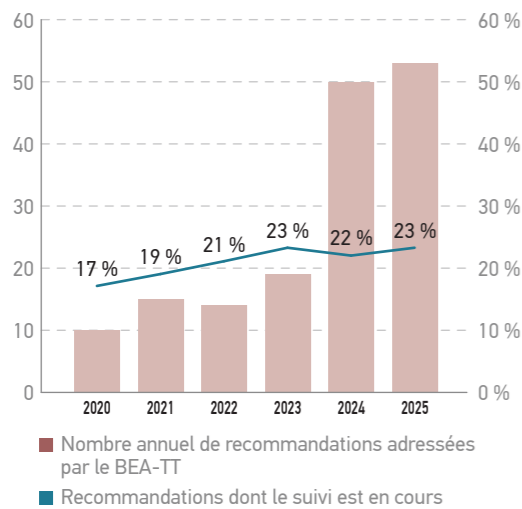
Par ailleurs, l'invitation à proscrire la méthode de travail non conventionnelle utilisée pour les refoulements guidés par radio en phonie a été relayée à l'ensemble des participants.

L'état du suivi et les principaux progrès en 2025 sur la mise en œuvre des actions

Fin 2025, 82 recommandations font l'objet d'un suivi, soit 23 % du total des 350 recommandations émises depuis sa création en 2006. Ce chiffre est stable, traduisant l'effort réalisé en 2024 et confirmé en 2025 dans la mise en œuvre des actions engagées.

Un effort notable a été fourni pour assurer la collecte, le suivi et l'analyse des suites données aux recommandations, malgré l'augmentation de leur volume.

● Les recommandations du BEA-TT



● Évolution du nombre d'actions avec un suivi arrêté



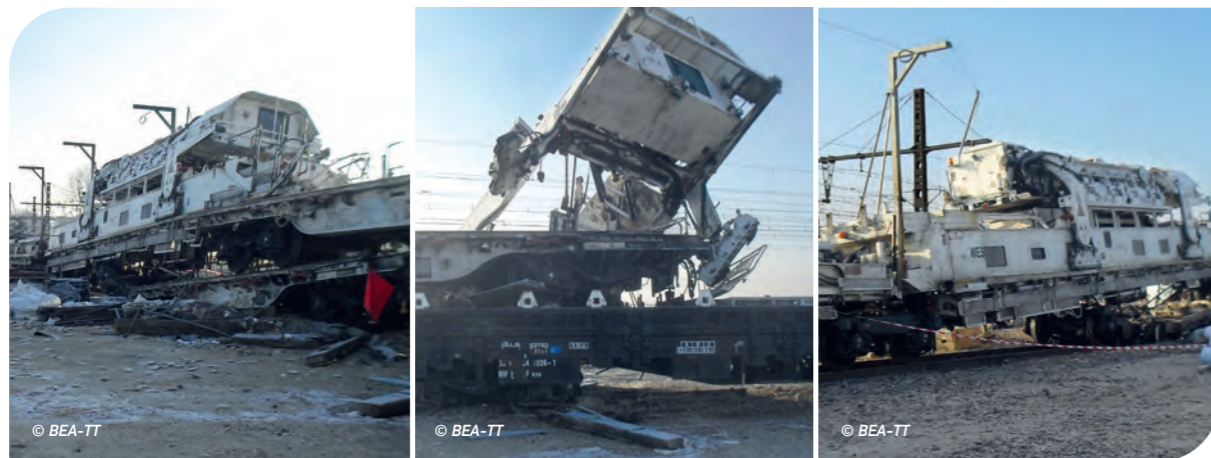
En 2025, le suivi de 41 actions engagées dans le cadre des recommandations issues d'enquêtes techniques du BEA-TT a été arrêté.

14 des 15 actions prises à la suite de l'enquête relative à la collision et au déraillement d'un train de travaux survenus le 17 janvier 2024 sur la base arrière de Saint-Florentin-Vergigny (89) ont été mises en œuvre.

La publication du rapport en décembre 2024 a permis la finalisation du suivi correspondant. Le rapport relatif à la collision entre un train et un véhicule routier survenue le 16 décembre 2022 au passage à niveau n° 13 d'Ayse (74) a également été publié en décembre 2024. Six des sept actions engagées en réponse aux recommandations ont vu leur suivi achevé en 2025.

L'année 2025 a en outre été marquée par des avancées significatives dans le domaine de la formation des opérateurs aux communications de sécurité. Ces actions découlent des recommandations formulées par le BEA-TT lors de son enquête sur le heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020. L'état d'avancement des mesures mises en œuvre par SNCF Réseau a permis l'arrêt du suivi de ces recommandations.

Enfin, la modification du référentiel technique relatif aux essais nécessaires à la détermination des paramètres géomécaniques pour vérifier la stabilité des grands talus de déblai a pleinement répondu à une recommandation issue de l'enquête sur le déraillement d'un TGV le 5 mars 2020 sur la LGV Est européenne, à Ingenheim (67).



Perspectives

L'augmentation du nombre de recommandations et la croissance du nombre d'acteurs concernés impliquent une adaptation des méthodes de l'Établissement dans sa mission régalienne de suivi des actions.

Le développement d'outils dédiés, le renforcement des éléments attendus de la part des exploitants ferroviaires dans le cadre de leur rapport annuel de sécurité, ainsi qu'une meilleure identification des recommandations les plus pertinentes comme données d'entrée pour la surveillance, constituent autant d'axes d'amélioration continue qui seront explorés.

L'EPSF demeure pleinement engagé aux côtés du BEA-TT afin de tirer le meilleur parti des résultats des enquêtes techniques et d'améliorer en continu le suivi des actions mises en œuvre.



L'EPSF EN MOUVEMENT

3.1 Les temps forts

8 JANVIER 2025
Finalisation du parangonnage sur les tunnels

15 JANVIER 2025
INERIS
maîtriser le risque pour un développement durable
Lancement de la collaboration pluriannuelle avec l'INERIS : axe analyse et modélisation des risques

9 JANVIER 2025
C'est simple : les arrêts, qu'est-ce que c'est ?
Nombre de vues : 582

24 JANVIER 2025
Rencontre avec la députée européenne Valérie Devaux
Vidéo chargés d'affaires

4 FÉVRIER 2025

5 FÉVRIER 2025

6 MARS 2025

8 AVRIL 2025
Travail collectif d'élaboration du nouveau Contrat d'objectifs et de performance
Consolidation le 29-04-2025

10 FÉVRIER 2025
Club des utilisateurs du registre national des licences de conducteurs de train (RNL2)

14 FÉVRIER 2025
Contribution à l'inclusion numérique des familles amiénoises : 60 ordinateurs portables offerts à Amiens métropole

24 FÉVRIER 2025
Revue générale des chemins de fer
Publication RGCF : les limites et perspectives des actuels indicateurs européens

26 FÉVRIER 2025
Réunion annuelle avec le BEA-TT

27 FÉVRIER 2025
COPIIL STRANE actant le lancement des travaux sur trois premiers sujets : cybersécurité, stabilité réglementaire et REX

8 MARS 2025
Journée internationale des Droits des Femmes

17 MARS 2025
Digital Cleanup Day 2025 au sein de l'EPSF

19 MARS 2025
AUTOCONTRÔLE
Mise en ligne de l'outil d'auto-contrôle sur Voie Libre

4 MARS 2025

17 AVRIL 2025



Rencontre EPSF - M. Christophe Coulon (Vice-président Mobilités, Infrastructures de transport et Ports de la région Hauts-de-France)

23 AVRIL 2025



Réalisation d'un POC d'apprentissage de STI par l'IA

29 AVRIL 2025



Réunion des juristes des ANS
Suivi d'une seconde réunion les 9 et 10/09

14 MAI 2025



Coopération européenne en matière de supervision ferroviaire

9 MAI 2025



Journée de l'Europe célébrée à l'EPSF

21-22 MAI 2025



Équipe gagnante « Canicule »



Équipe MMR



JURY

Vidéo interview



Vidéo Bref



L'EPSF a organisé un Datathon

19 JUIN 2025



Participation à la conférence de l'ERA sur le changement climatique à Varsovie : restitution du Datathon

19 JUIN 2025



Réunion bilatérale avec l'ART

2 JUILLET 2025



Mise en ligne du nouveau rapport d'activité 2024

8 JUILLET 2025



Rencontre EPSF - KOTSA (autorité de sécurité coréenne des transports)

24 JUIN 2025



Réunion bilatérale avec l'ART

3 SEPTEMBRE 2025



Publication de la brochure « vision sécurité et interopérabilité » de l'EPSF et lancement de la campagne de promotion

28 AOÛT 2025



Rencontre EPSF - EBA : contrôle opérationnel

21 NOVEMBRE 2025



Bilatérale avec l'Agence : réunion annuelle de coopération

4 SEPTEMBRE 2025



Rencontre EPSF - STRMTG Délégation coréenne

11 SEPTEMBRE 2025



Conférence sur la sécurité ferroviaire - Hongrie

15 SEPTEMBRE 2025



Formation des agents aux premiers secours

19 SEPTEMBRE 2025



Journée mondiale du nettoyage de la planète - l'EPSF s'engage !

24 SEPTEMBRE 2025



SNCF Réseau - EPSF • Échange entre experts autour d'une maquette représentant la future ligne Marseille - Vintimille équipée en ETCS

3 OCTOBRE 2025



Les « Safety Days » de l'ERA, Cracovie

7 OCTOBRE 2025



EPSF - BEA-TT : convention bilatérale

22 ET 23 OCTOBRE 2025



Rencontre de la Commission, d'Europe's rail, de l'UNIFE et de l'UIP à Bruxelles.

27 OCTOBRE 2025



Octobre rose : marche solidaire des agents

27 OCTOBRE 2025



EPSF - l'Office Fédéral des Transports de Suisse Partage d'expérience sur l'analyse des événements de sécurité

17 AU 21 NOVEMBRE 2025



Participation au WCRRC et à l'International Railway Safety Council, IRSC

21 NOVEMBRE 2025



Délégation du Mitsubishi Research Institute (MRI) L'IA peut-elle être de sécurité ?

17 ET 24 NOVEMBRE 2025



Ateliers dépistage du cancer du sein et cancers masculins

26 NOVEMBRE 2025




Réunion annuelle avec les représentants de régions

1ER ET 2 DÉCEMBRE 2025




Présentation travaux STRANE sur la cybersécurité lors de la conférence organisée par l'ENISA et l'ERA à Tallinn

11 DÉCEMBRE 2025




Journée d'animation réglementaire

15 DÉCEMBRE 2025




Rencontre ANS



Rencontre entre autorités

15 DÉCEMBRE 2025



DégustaFrom : L'intelligence artificielle s'invite dans notre quotidien professionnel

3.2 La délivrance des autorisations

3.2.1 Les dossiers marquants de l'année

Réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon, première autorisation de mise en service portée par une région

En matière d'autorisations relatives aux installations fixes, le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Montréjeau-Luchon a constitué le premier projet réalisé après un transfert de gestion permis par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

À cette occasion, la région Occitanie a été la première région à porter une autorisation de mise en service des installations fixes au titre du décret n° 2019-525.

Cette démarche illustre la mise en œuvre concrète des évolutions introduites par la loi en matière de décentralisation au profit des autorités organisatrices régionales, et confirme le rôle important de ces dernières dans les mobilités du quotidien. Elle traduit également la concrétisation des possibilités offertes aux collectivités territoriales de s'impliquer davantage dans la gestion et la remise en exploitation d'infrastructures ferroviaires.

Enfin, cette expérience témoigne de la capacité des acteurs régionaux à assurer la maîtrise d'ouvrage et la conduite des procédures réglementaires associées, dans le respect des exigences de sécurité et du cadre national applicable.

Renouvellement du certificat de sécurité unique de SNCF Voyageurs

Le 7 novembre 2025, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a renouvelé le certificat de sécurité unique de l'entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs afin de permettre à cette dernière de continuer à circuler en France et sur des sections frontalières en Espagne et en Italie. L'EPSF a rendu un avis à l'Agence sur la prise en compte des règles nationales.

L'instruction de ce dossier a notamment permis de clarifier la question des marches de réception effectuées par SNCF Voyageurs et de réexaminer la procédure relative aux circulations occasionnelles de trains à vocation historique.

Délivrance d'un agrément de sécurité au gestionnaire d'infrastructure TSO

Le 16 janvier 2025, un agrément de sécurité a été délivré à la société TSO, en tant que gestionnaire de l'infrastructure

de la ligne Montréjeau-Luchon située en région Occitanie. Cet agrément de sécurité couvre les missions d'entretien de la ligne et celles en lien avec les risques ferroviaires en gare. Il englobe également les activités d'entretien effectuées par Leyfa Measurement, qui s'est associé avec TSO dans le groupement attributaire du marché. En sa qualité de détenteur de l'agrément, TSO conserve la responsabilité des missions exercées par Leyfa Measurement.

Il s'agit du premier agrément de sécurité délivré à un prestataire sélectionné par une Région à la suite d'un transfert de gestion. Le régime de sécurité de la ligne est le décret n°2019-525. L'agrément est valable jusqu'au 15 janvier 2030. La phase d'instruction de la demande officielle a été précédée d'une consultation préalable menée du 1^{er} décembre 2023 au 29 août 2024. Cette étape s'est avérée particulièrement utile, car elle a permis d'aborder en amont des problématiques structurantes, notamment la question de la répartition des missions de gestionnaire de l'infrastructure et la prise en compte des risques ferroviaires en gare. La mise en place d'une consultation préalable avant toute nouvelle demande d'agrément de sécurité est recommandée. Cette étape est tout particulièrement adaptée pour ces nouveaux types de gestionnaires d'infrastructure.

Nouveau certificat ECE délivré à RATP CAP ARC Sud et Ouest

En tant qu'autorité nationale de sécurité assurant des missions de certification d'entité en charge de l'entretien (ECE), l'EPSF a délivré un certificat de conformité ECE à l'entreprise RATP Cap Arc Sud et Ouest le 13 juin 2025. Ce certificat couvre :

- les quatre fonctions d'entretien selon la répartition suivante :
 - fonction A d'encadrement de l'entretien,
 - fonction B de développement de l'entretien,
 - fonction C de gestion de l'entretien de la flotte,
 - fonction D d'exécution de l'entretien ;
- pour des rames automotrices de type U 52600 CITADIS DUALIS (Tram-Train) ;
- pour le site de maintenance et de remisage de Massy-Palaiseau.

C'est le second certificat ECE délivré par l'EPSF, après celui octroyé à TRANSDEV RAIL le 12 décembre 2024.

L'Établissement est régulièrement consulté pour remettre des offres à des entités souhaitant être certifiées. Il porte une attention particulière à ces demandes de certifications pour jouer un rôle toujours plus actif dans le domaine de la maintenance du matériel roulant.

3.2.2

Focus sur l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés

Il est attendu une cinquantaine d'entreprises ferroviaires supplémentaires d'ici 2034 opérant dans le cadre des services régionaux conventionnés, qui devront avoir obtenu un certificat de sécurité unique pour pouvoir exercer leurs activités en conséquence de l'ouverture à la concurrence.

En tenant compte des nouveaux exploitants opérant d'autres services conventionnés ou des services librement organisés, **le nombre d'exploitants ferroviaires en France (gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de marchandises) pourrait doubler entre 2024 et 2034.**

Au 31 décembre 2024, outre l'entreprise ferroviaire historique, cinq nouvelles entreprises ferroviaires opérant dans le cadre des services régionaux conventionnés étaient autorisées :

- STRETTO ;
- SNCF Voyageurs Sud Azur ;
- SNCF Voyageurs Loire Océan ;
- SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens ;
- TRANSDEV Rail Sud Inter-Métropoles.

En 2025, un certificat de sécurité unique a été délivré à une nouvelle entreprise ferroviaire, RATP Cap Arc Sud et Ouest.

Délivrance d'un CSU à RATP Cap Arc Sud et Ouest

Île-de-France Mobilités (IDFM) a confié à RATP Cap Arc Sud et Ouest (RC ASO), filiale du groupe RATP, l'exploitation des lignes T12 et T13 reliant Massy à Evry pour l'une et Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye pour l'autre.

Seule une partie de la ligne T12 est soumise au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.

Le 10 juin 2025, un CSU a été délivré à RATP Cap Arc Sud et Ouest pour permettre à cette entreprise d'exploiter des services de transports de voyageurs sur cette partie de ligne.

Ces lignes étaient exploitées par l'entreprise ferroviaire TRANSKEO T12 / T13, elle-même détentrice d'un CSU. La reprise de l'activité par RATP Cap Arc Sud et Ouest a eu lieu le 14 décembre 2025.

Consultation préalable de RATP DEV Caen Normandie

Le 30 octobre 2025, RATP Dev Caen Normandie a déposé une demande de consultation préalable dans le cadre de l'exploitation de services de transports ferroviaires organisée par la Région Normandie pour le lot dit « Étoile de Caen ». Cette étape a permis d'étudier différentes problématiques, dont la liste précise des documents à fournir dans le cadre de la demande officielle, à venir pour 2026.

3.3

Surveillance et sécurité ferroviaire

3.3.1

Les enseignements en matière de surveillance

La surveillance des entités autorisées a été assurée par un programme de contrôles qui a conduit à la production de 283 rapports. L'effort de surveillance est resté principalement concentré sur les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, confirmant une priorisation en faveur des opérateurs critiques d'exploitation et d'infrastructure, ainsi qu'une couverture intégrale des gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC). S'agissant de la typologie des contrôles, l'année a compté 222 contrôles opérationnels, 38 contrôles de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ou équivalents et 23 contrôles conjoncturels, traduisant un ciblage prioritaire à la fois sur les processus opérationnels au cœur de la sécurité et sur le maintien des dispositions des systèmes de gestion de la sécurité.

Les constats présentés ci-après agrègent les résultats significatifs issus des rapports de contrôle SGS des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, classés selon les huit domaines.



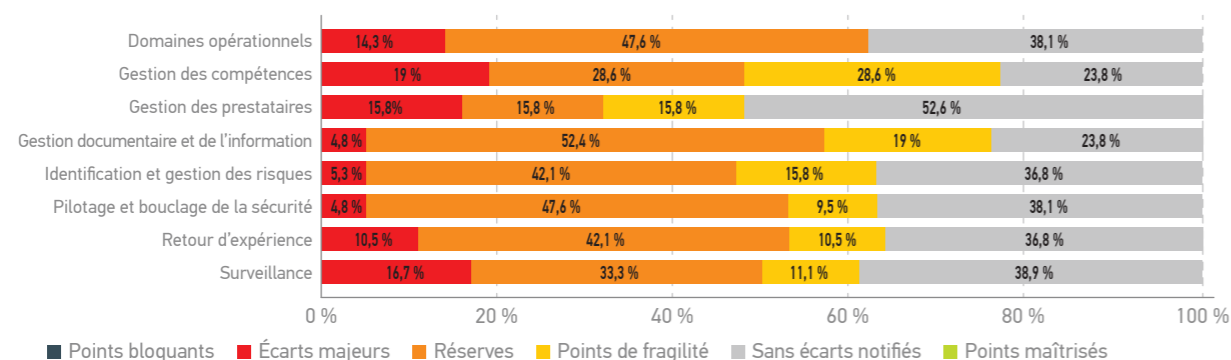
Il existe cinq types de constats :

- **point bloquant (PB)** : écart correspondant au constat d'un risque imminent qualifié d'inacceptable pour la sécurité ferroviaire, nécessitant la prise de mesures conservatoires immédiates ;
- **écart majeur (EM)** : écart correspondant au constat d'un risque grave avéré, à court terme ou latent, impactant la sécurité des circulations ferroviaires, nécessitant la prise rapide de mesures conservatoires ou la mise en œuvre d'actions correctives ;
- **réserve (RE)** : écart correspondant au constat d'une mise en cause de la sécurité ferroviaire à plus ou moins long terme, qui appelle à des actions correctives dans un délai fixé après concertation ;
- **point de fragilité (PF)** : constat d'une situation qui peut être améliorée par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires ;
- **point maîtrisé (PM)** : constat de la mise en œuvre par l'entité contrôlée de tout ou partie d'un processus relatif à la sécurité ferroviaire de façon conforme au référentiel du contrôle.

Seuls les points de fragilité, les réserves, les écarts majeurs ou les points bloquants constituent des écarts.

Les constats présentés ci-après agrègent les résultats significatifs issus des rapports de contrôle SGS des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, classés selon les huit domaines.

● Écarts dans les SGS par domaine



1 • Gestion des compétences

Les écarts portent sur un pilotage insuffisamment maîtrisé du processus compétences (échéances réglementaires, attestations, habilitations), une veille des compétences incomplète et des lacunes de traçabilité. Les constats soulignent des non-conformités documentaires (ex. attestations ou restrictions médicales non prises en compte) et un suivi hétérogène des conducteurs, exposant à des situations où les compétences requises ne sont pas pleinement garanties.

2 • Domaines opérationnels

Les constats mettent en évidence des dysfonctionnements dans l'exécution des processus opérationnels, en particulier lors de situations dégradées et d'urgence (préparation de mission, application de consignes, gestion des installations et des moyens). Des manquements organisationnels et des écarts de mise en œuvre des procédures prescrites sont relevés, révélant une hétérogénéité dans la maîtrise des opérations et dans la réactivité face aux incidents. L'ensemble suggère de renforcer la planification, l'appropriation des directives et la capacité de réponse opérationnelle.

3 • Surveillance

Les contrôles de niveau 1 et 2, les audits internes et le suivi des plans d'actions apparaissent incomplets ou irréguliers. La couverture de surveillance et la traçabilité des non-conformités ne garantissent pas toujours la détection précoce des dérives ni la fermeture effective des écarts constatés, ce qui nuit au retour à la conformité.

4 • Gestion des prestataires

Le cadrage contractuel, la qualification et la surveillance des prestataires présentent des lacunes. L'insuffisante formalisation des exigences et le pilotage perfectible des performances peuvent conduire à des prestations non conformes au SGS, imposant de renforcer les contrôles et le

suivi des actions correctives chez les sous-traitants.

5 • Retour d'expérience (REx)

Les constats mettent en avant des insuffisances dans la déclaration, l'analyse et le partage des événements de sécurité. Le bouclage des enseignements et l'exploitation systématique des données disponibles demeurent perfectibles, ce qui augmente le risque de récurrence d'événements déjà observés et limite l'amélioration continue.

6 • Gestion documentaire et de l'information

Les constats soulignent une veille réglementaire insuffisamment formalisée et parfois mal cadrée, entraînant des mises à jour incomplètes des référentiels internes et l'utilisation de documents obsolètes. Par ailleurs, la fiabilité et la tenue à jour de la documentation opérationnelle (documents de bord, livrets, consignes) ainsi que sa diffusion et la prise de connaissance par les opérateurs restent perfectibles : des incohérences, incomplétudes ou retards peuvent compromettre l'appropriation des règles et conduire à l'application de dispositions erronées.

7 • Identification et gestion des risques

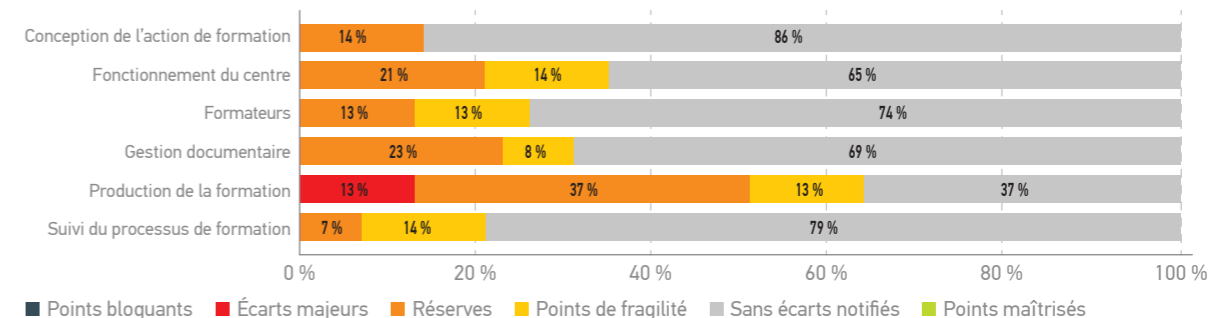
Plusieurs constats soulignent une actualisation incomplète du registre des dangers, des lacunes dans la cartographie des risques et une application partielle des processus d'identification / évaluation. L'harmonisation des registres, la mesure de l'efficacité des barrières et la traçabilité des décisions doivent être consolidées pour garantir une maîtrise robuste et partagée des risques.

8 • Pilotage et bouclage de la sécurité

Le pilotage du SGS est jugé incomplet et le bouclage des actions irrégulier, ce qui peut retarder la correction des dérives détectées. Les constats appellent à clarifier la responsabilité des acteurs, à renforcer le suivi des orientations de sécurité et à systématiser l'évaluation de l'efficacité des plans d'actions engagés.

Les constats présentés ci-après agrègent les résultats significatifs issus des rapports de contrôle des organismes de formation (OF), des organismes chargés des examens (Oex) et de ceux chargés de l'évaluation (Oev) des conducteurs, classés selon les six domaines.

● Écarts des OF, Oex, Oev par domaine



1 • Production de la formation

Des manquements dans la production et l'évaluation ne permettent pas toujours d'attester la couverture intégrale des exigences professionnelles, y compris un écart majeur relevé sur la production d'une action d'évaluation. La traçabilité du lien aux référentiels demeure, dans plusieurs cas, incomplète.

2 • Fonctionnement du centre

Les contrôles ont mis en évidence une description incomplète des processus et un pilotage insuffisamment établi dans plusieurs organismes, avec pour un Oex l'absence de tests de prise en main et de vérification préalable des outils d'examen. Ces constats traduisent un encadrement opérationnel hétérogène et des pratiques de préparation inégales des sessions d'évaluation.

3 • Gestion documentaire

La veille réglementaire et le cycle d'approbation – diffusion ne sont pas suffisamment formalisés, entraînant l'utilisation de documents obsolètes ou incohérents. Des écarts de

version ont été relevés tant dans les référentiels internes que dans les documents remis aux candidats.

4 • Conception de l'action de formation

Les supports pédagogiques présentent des insuffisances de cadrage (*versioning*, validation technique et pédagogique) et une traçabilité d'alignement aux référentiels parfois lacunaire. Ces éléments altèrent la démonstration de la conformité des contenus.

5 • Formateurs

Les dossiers formateurs sont, dans plusieurs cas, incomplets et la veille des compétences n'est pas conduite de façon systématique. Les dates, justificatifs et preuves d'aptitude pédagogique ou métier ne sont pas toujours tenus à jour.

6 • Suivi du processus de formation

L'élaboration des évaluations reste perfectible et le retour d'expérience apparaît incomplet, avec des analyses de causes et des bouclages d'actions insuffisamment formalisés. La tenue des enregistrements associés n'est pas systématique.

3.3.2

Focus sur l'inspection des situations de dépassement de vitesse limite sur les lignes non équipées de contrôle automatique

Inspection conjoncturelle « Processus d'identification des situations de DVL sur les lignes non équipées de dispositifs de contrôle automatique ».

Les analyses réalisées dans le cadre de la construction du programme de surveillance ont permis d'identifier les événements de type « dépassement de vitesse limite » (DVL) comme un précurseur d'accident en détérioration. Plus particulièrement, l'analyse menée par la division « modélisation et maîtrise des risques » (MMR) a mis en évidence une différence significative entre le nombre de DVL déclarés sur les sections de lignes équipées du KVB (contrôle de vitesse par balises) et celui, moindre, observé sur les sections de lignes qui en sont dépourvues, sans que cela puisse s'expliquer uniquement par la différence de trafic.

Ces constats interrogent à la fois la réalité du niveau de déclaration des DVL et les modalités de prise en compte des risques induits par ces dépassements sur des lignes

non équipées de cette barrière de sécurité. C'est dans ce contexte qu'a été décidée la réalisation de cette inspection conjoncturelle.



© Charles Emmanuel SAILLENFAIT

Le contrôle a porté sur plusieurs entreprises ferroviaires opérant aussi bien dans le transport de voyageurs que de marchandises. Trois sections de lignes ont été retenues pour une analyse approfondie, sur la base des critères suivants :

- absence d'équipement en KVB ;
- volume de trafic significatif ;
- existence de transitions de vitesse.

Les premiers enseignements tirés de ces inspections mettent en évidence **une grande disparité dans le traitement du risque associé aux circulations sur les lignes non équipées du KVB**. En effet, dans de nombreux cas, ce risque n'est ni identifié ni évalué, et les mesures de surveillance - telles que l'analyse d'enregistrements de conduite sur ces portions de lignes - ne sont pas systématiquement déployées.

Par ailleurs, bien que l'échantillonnage d'enregistrement d'acquisition et de traitement des événements de sécurité en statique (ATESS) analysé n'ait pas mis en évidence de dépassements significatifs, il a été constaté que certaines entreprises ne disposent pas des capacités nécessaires pour analyser les enregistrements de conduite au-delà des détections automatiques paramétrées dans les outils

de lecture. Cette limitation réduit de manière notable leur capacité à détecter les DVL.

Enfin, l'analyse croisée des déclarations transmises à l'EPSF avec les bases internes des entités contrôlées montre que certaines entreprises ne déclarent pas l'ensemble de leurs dépassements de vitesse, contrairement aux exigences de l'arrêté du 4 janvier 2016. Au-delà du cadre strictement réglementaire, ce déficit de données nuit à la qualité des analyses et au retour d'expérience partagé avec l'ensemble du secteur.

À cet égard, il est rappelé qu'une nouvelle version du guide de classification des événements de sécurité ferroviaire a été publiée récemment sur le site Internet de l'Établissement, accompagnée d'un tableau destiné à présenter la liste des catégories euro-compatibles existantes et à établir des critères fins permettant une classification initiale, susceptible d'être ajustée par une analyse approfondie.

Au regard des enseignements tirés, et dans une logique d'amélioration continue, **il est d'ores et déjà prévu de mener ce type d'inspection en 2026**, afin d'apprécier l'évolution des pratiques des entreprises ferroviaires et l'efficacité des mesures mises en œuvre.

3.3.3 Nouveaux services conventionnés

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de déploiement progressif de nouveaux services conventionnés - qu'il s'agisse des réseaux régionaux, nationaux ou franciliens - un premier cycle de contrôles a été engagé afin d'évaluer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les nouveaux opérateurs voyageurs. Réalisés dès le démarrage de l'activité, ces contrôles constituent un jalon essentiel pour apprécier la capacité des acteurs à assurer une exploitation sûre. Les constats établis, bien que faisant apparaître des besoins d'ajustements, présentent globalement des éléments encourageants.

Pour un premier opérateur nouvel entrant, l'EPSF relève une **conformité générale du SGS et l'existence de fondamentaux solides en matière de sécurité**. Certaines fragilités et non-conformités ont été identifiées, notamment dans la gestion des situations d'urgence ou la structuration documentaire. Néanmoins, l'entreprise montre une réelle capacité à satisfaire les exigences essentielles, et des actions correctives durables sont attendues pour renforcer la maîtrise opérationnelle.

Les audits menés auprès d'autres opérateurs mettent également en évidence un niveau de maîtrise qualifié de partiellement robuste. Ces organisations bénéficient d'une base opérationnelle expérimentée et de personnels compétents, mais doivent poursuivre l'appropriation de leurs nouvelles structures, clarifier les responsabilités internes, consolider certains processus et définir des objectifs de sécurité plus précisément mesurables. Les écarts relevés s'inscrivent dans une dynamique habituelle d'évolution et de montée en maturité.

Dans l'ensemble, ces premiers contrôles illustrent des situations contrastées mais traduisent néanmoins une **appropriation progressive des exigences de sécurité par les opérateurs concernés**. Si des améliorations demeurent nécessaires, la capacité des acteurs à analyser les écarts et à engager des actions correctives constitue une base solide pour accompagner la poursuite du déploiement des nouveaux services dans un cadre maîtrisé.

3.3.4 Les contrôles opérationnels

Les contrôles opérationnels, conduits directement sur le terrain, constituent un levier essentiel pour apprécier la maîtrise opérationnelle des acteurs, la bonne application des prescriptions de sécurité et la robustesse des processus concourant à la sécurité ferroviaire.

Au total, 222 contrôles opérationnels ont été réalisés en 2025, selon six thématiques couvrant l'ensemble du système ferroviaire :

- 1 • préparation des trains (COPDT) : 52 contrôles ;
- 2 • matériel roulant (COMR) : 45 contrôles ;
- 3 • infrastructure (COI) : 45 contrôles ;
- 4 • conduite (COC) : 36 contrôles ;

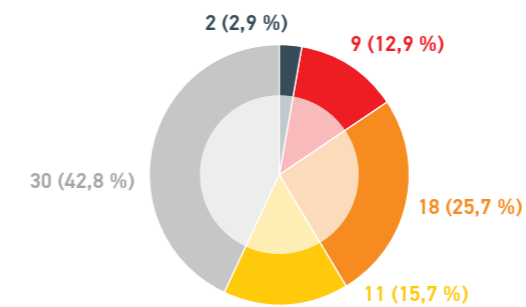
- 5 • gestion des circulations (COGC) : 30 contrôles ;
- 6 • marchandises dangereuses (COMD) : 14 contrôles.

Cette répartition équilibrée garantit une couverture représentative des activités ferroviaires et permet d'identifier, année après année, les progrès accomplis comme les fragilités persistantes.

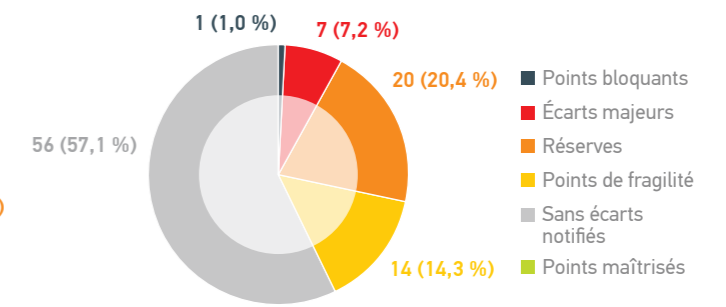


3.3.5 Contrôles opérationnels des infrastructures (COI)

● Infrastructure 2024



● Infrastructure 2025



Les contrôles réalisés sur les installations de voie, de signalisation, les ouvrages en terre et les passages à niveau présentent des résultats globalement encourageants. Les volumes sont comparables à ceux des années précédentes et confirment une amélioration du niveau de maîtrise des processus de maintenance.

En 2025, un nombre significatif de contrôles n'a révélé aucun écart, tandis que le volume des écarts les plus critiques (points bloquants et écarts majeurs) diminue d'environ 30 %.

Les constats les plus sensibles demeurent concentrés au niveau des gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC) et sur des infrastructures anciennes. Un événement marquant concerne la découverte de valeurs d'isolement électrique inférieures aux seuils critiques, exposant plusieurs passages à niveau à des risques de dysfonctionnement. L'EPSF a demandé au gestionnaire d'infrastructure de prendre les mesures conservatoires nécessaires : dans un premier temps, il a interrompu temporairement les circulations en

attendant la reprise du gardiennage des passages à niveau concernés ; dans un second temps, il a réalisé les recherches liées aux défauts d'isolement, puis engagé les travaux nécessaires.

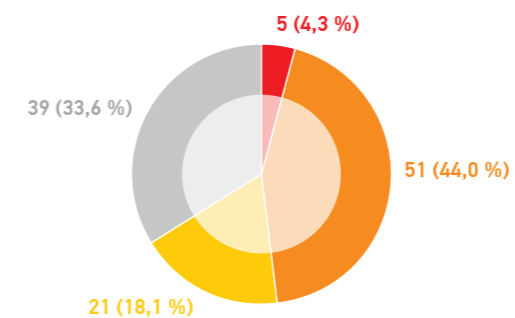
Un autre contrôle a permis de détecter des défauts de rails nécessitant la mise en œuvre de mesures de couverture des risques (analyse de risques et consolidations provisoires par éclissage des défauts). Au cours du même prélèvement, une valeur d'arrêt a également été détectée dans un appareil de voie alors que cette situation était connue du gestionnaire. Ces constats ont conduit à la fermeture temporaire d'une ligne et à la notification d'un point bloquant.

De manière générale, les écarts relèvent principalement d'une application incomplète de prescriptions, souvent liée à des compétences partielles, une veille perfectible ou une approche encore insuffisamment systémique des défaillances.

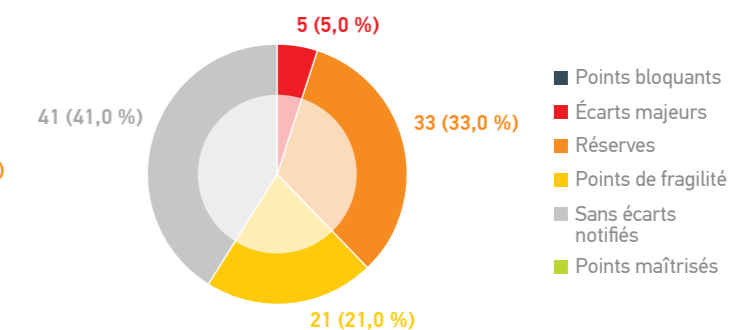
L'intégration d'une approche fondée sur les risques constitue un levier essentiel pour renforcer la maîtrise opérationnelle.

3.3.6 Contrôles opérationnels de la gestion des circulations (COGC)

● Gestion des circulations 2024



● Gestion des circulations 2025



L'année 2025 se caractérise par une amélioration notable de la maîtrise du processus de gestion des circulations. **Pour la première fois depuis plusieurs années, le nombre moyen d'écarts par poste contrôlé diminue significativement**, passant de 2,4 écarts par poste observés de manière constante depuis 2022 à 1,9 écart en 2025.

La gestion des compétences progresse également, avec un nombre croissant de postes ne présentant aucun écart. Les faiblesses résiduelles, localisées, soulignent néanmoins la nécessité d'une veille renforcée pour adapter les pratiques aux risques propres à chaque secteur.

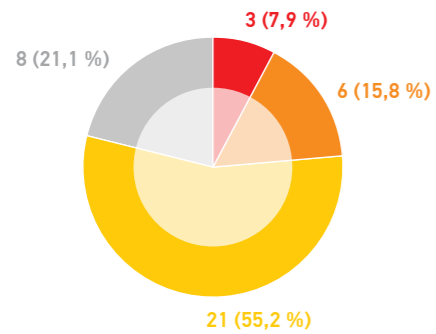
La gestion documentaire reste le premier domaine en écart (près de la moitié des constats), même si la tendance est orientée à la baisse et que la gravité des écarts continue de diminuer. Les difficultés concernent principalement :

- l'actualisation des documents ;
- leur adéquation aux spécificités locales ;
- la traçabilité de la prise de connaissance par les opérateurs.

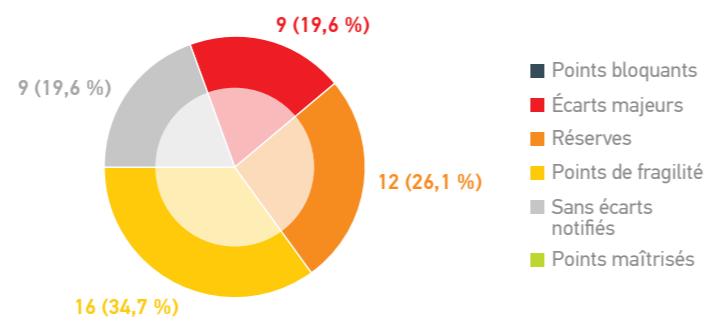
La situation sur le volet opérationnel demeure stable, mais l'EPSF souligne la nécessité d'un meilleur respect des périodicités de contrôle et d'entretien des installations de sécurité.

3.3.7 Contrôles opérationnels du matériel roulant

● Matériel roulant 2024



● Matériel roulant 2025



Cette année, **1 489 wagons ont été contrôlés**, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2024.

Le taux de wagons avec au moins une non-conformité atteint **10 %**, confirmant une légère remontée après le niveau exceptionnellement bas de 2024 (7 %).

Les non-conformités les plus fréquentes portent sur :

- les largeurs de bandage comprises entre 139 et 140 mm ;
- les semelles de frein composites dégradées ;
- les défauts de table de roulement (écaillages, cavités...), dont la réapparition est notable après une absence en 2024 et qui figurent désormais dans le top 3 des non-conformités constatées.

Les 37 écarts notifiés, dont neuf majeurs, incluent notamment :

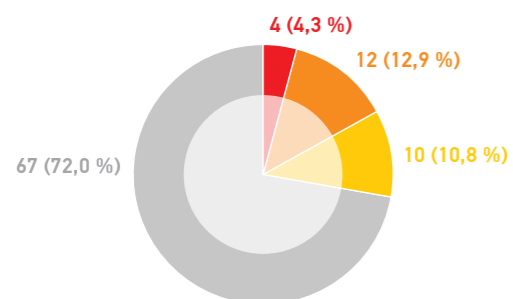
- la détection d'un début de fissure sur un bogie Y25 ;
- des défaillances sur des wagons-citernes matières dangereuses.

Des anomalies récurrentes subsistent, notamment concernant les marquages, les cartouches de révision ou encore des organes desserrés tels que les « tés » de relevage ou les boulons de fixation de lisoir.

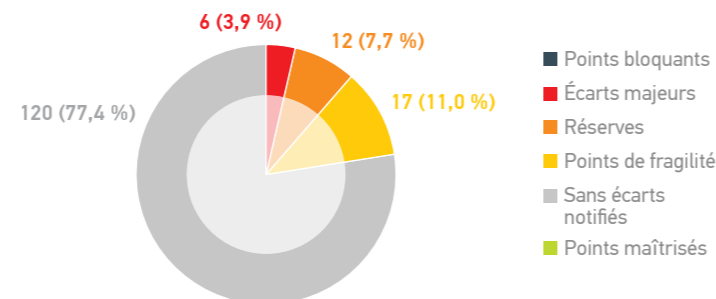
Il a été relevé un nombre important d'étiquettes Modèle K et M devenues illisibles, ce qui peut interroger le processus de gestion des wagons après identification d'un défaut.

3.3.8 Contrôles opérationnels de la préparation des trains

● Opération sol et préparation des trains 2024



● Opération sol et préparation des trains 2025



L'année 2025 se caractérise par une baisse du taux d'écarts rapporté au nombre de constats, malgré une augmentation du volume total d'écarts.

Comme les années précédentes, ces écarts couvrent les domaines opérationnels, de la gestion des compétences et de la gestion documentaire. Il convient de rappeler que ce type de contrôle opérationnel présente la particularité d'englober plusieurs thématiques de contrôles opérationnels de l'EPSF, permettant ainsi d'avoir une vision d'ensemble du niveau de maîtrise de la préparation d'un train.

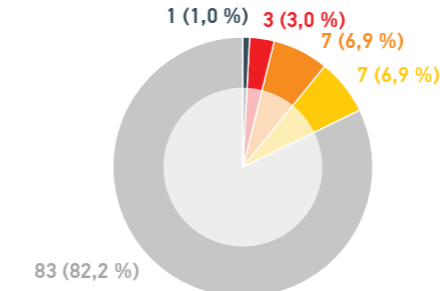
Parmi les constats les plus récurrents figurent :

- le non-respect des procédures de manœuvre (guidée ou non) ;
- des documents opérationnels incomplets ou incorrects ;
- des habilitations non mises à jour ;
- une maîtrise insuffisante des modes dégradés.

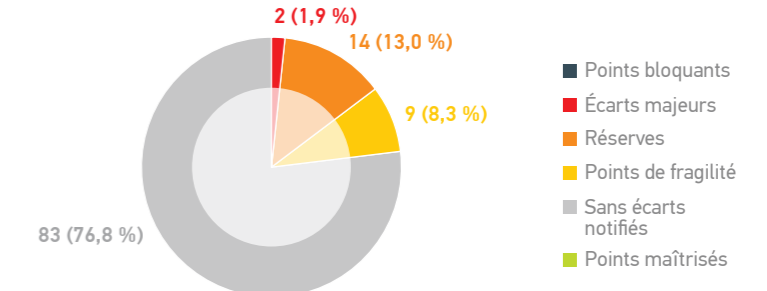
Concernant le matériel roulant, plusieurs écarts ont porté sur l'état des véhicules ainsi que sur des incohérences entre leur utilisation et les données figurant dans les registres des véhicules (registre national des véhicules / registre européen des véhicules).

3.3.9 Contrôles opérationnels de la conduite

● Conduite 2024



● Conduite 2025



Les 36 contrôles conduite réalisés permettent une couverture représentative des opérateurs.

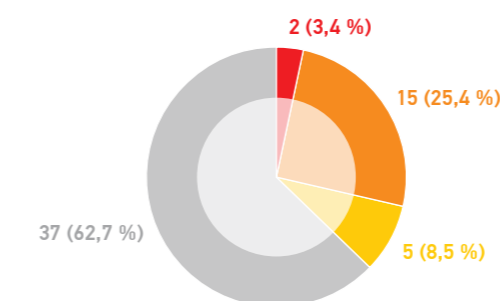
Le taux d'écarts demeure globalement stable. Il est à noter que 16 contrôles n'ont donné lieu à aucun écart et qu'aucune notification de point bloquant n'a été effectuée en 2025. En revanche, la proportion de réserves augmente sensiblement, et deux écarts majeurs ont été notifiés sur le domaine de la gestion documentaire.

En matière de gestion des compétences, les écarts concernent principalement la connaissance insuffisante des procédures de secours en cas de défaillance des outils numériques et le non-respect des obligations liées aux restrictions médicales.

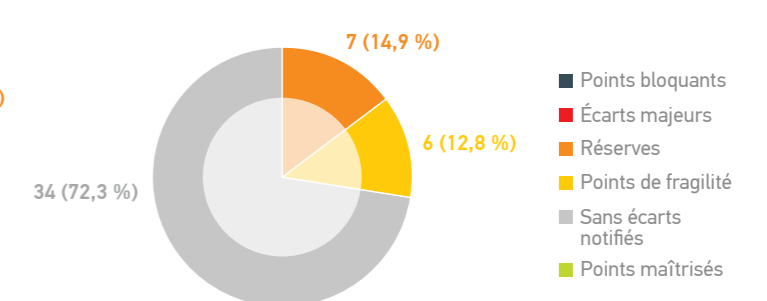
Dans le domaine opérationnel, les constats portent surtout sur les engins moteurs, notamment des défauts de marquage du numéro européen du véhicule (NEV) ou des incohérences avec les registres.

3.3.10 Contrôles opérationnels du transport de marchandises dangereuses

● Marchandises dangereuses 2024



● Marchandises dangereuses 2025



La campagne 2025 confirme la dynamique d'amélioration amorcée en 2024.

Les 13 contrôles réalisés ont conduit à 13 écarts, soit une baisse de 41 %, et aucun écart majeur n'a été relevé - une première depuis le lancement de ces contrôles en 2023.

Ces résultats reflètent :

- une meilleure structuration des pratiques ;
- une appropriation progressive des exigences réglementaires ;
- une amélioration des dispositifs d'urgence et des procédures de production.



© Gilles AUCLAIRE

3.3.11

Synthèse des enseignements des contrôles opérationnels

L'année 2025 marque des progrès significatifs dans la maîtrise opérationnelle, portés par une meilleure structuration des pratiques, une montée en compétence des acteurs et une amélioration notable de la qualité de plusieurs processus, en particulier dans la gestion des circulations et le transport de marchandises dangereuses.

Cependant, des fragilités structurelles demeurent, notamment :

- une gestion documentaire encore inégale ;
- une application parfois partielle des prescriptions ;

► une approche par les risques insuffisamment intégrée dans les pratiques opérationnelles.

La persistance d'écart majeurs, ainsi que la découverte d'anomalies présentant un niveau de criticité élevé - notamment dans le domaine de l'infrastructure - soulignent la nécessité de poursuivre les efforts engagés. Le renforcement de la prise en compte des risques, l'adoption d'une vision systémique et une maîtrise documentaire renforcée constituent des leviers incontournables pour consolider durablement la sécurité du système ferroviaire.

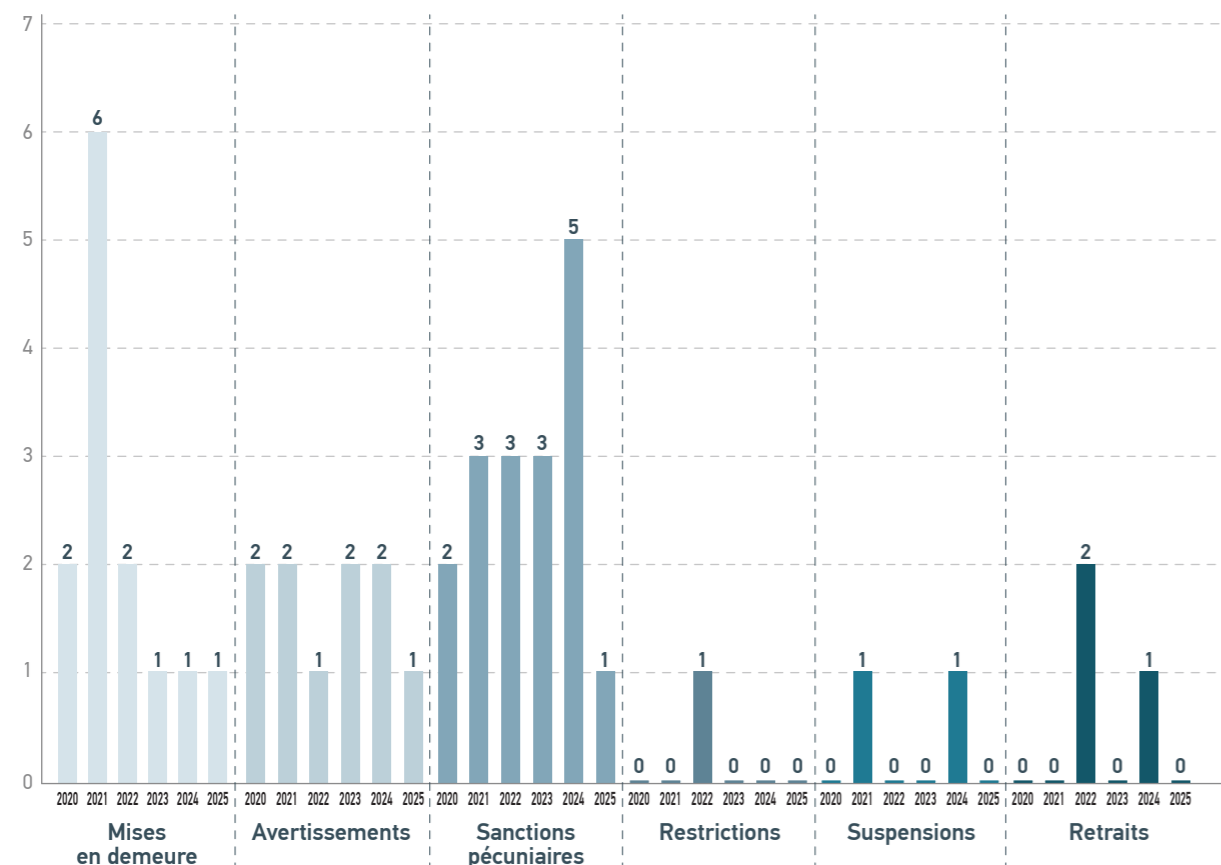
3.3.12

Bilan et efficacité des mesures coercitives

Comme les années précédentes, des mesures coercitives à l'encontre d'exploitants ferroviaires ont dû être prises en 2025. Pour mémoire, 2024 avait été marquée par un fait particulièrement rare : la suspension immédiate, suivie d'un retrait d'autorisation d'une entreprise après seulement 13 mois d'exploitation, en raison d'un dysfonctionnement systémique majeur de son système de gestion de la sécurité (SGS). Cette même année, cinq sanctions pécuniaires avaient également été prononcées pour non-respect caractérisé des conditions requises lors de la délivrance des autorisations nécessaires aux activités.

En 2025, une mise en demeure, un avertissement et une sanction pécuniaire ont été prononcés par l'EPSF, visant une entreprise ferroviaire et un gestionnaire d'infrastructure. Dans les deux cas, les manquements répétés en matière de gestion de la sécurité n'avaient pas été corrigés de manière satisfaisante et durable. Comparativement à 2024 (sept mesures, dont la suspension puis le retrait mentionnés plus haut), le volume de décisions est en diminution.

● Mesures coercitives



3.3.13

RÉSYGESS 2025 - Analyse de la maîtrise et de la maturité des systèmes de gestion de la sécurité

Depuis 2021, le niveau de maîtrise des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de l'ensemble des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure autorisés à exploiter en France est évalué chaque année, dans le cadre du processus interne RÉSYGESS (Résilience des systèmes de gestion de la sécurité).

Cette évaluation croise :

- la vision de l'EPSF, issue des activités d'autorisation et de surveillance ;
- et la vision des entités, présentée dans le cadre des rapports annuels de sécurité.

Elle permet également de cartographier les exploitants dans une matrice de criticité, outil d'aide à la décision pour la construction du programme des contrôles.

à susciter une remise en question approfondie et incitent les exploitants à revoir et renforcer leurs processus internes. Elles soutiennent également le développement de la surveillance, la réalisation d'audits et l'allocation de ressources humaines et financières adaptées. De tels efforts favorisent une évolution de la culture d'entreprise en renforçant la sensibilisation des personnels à l'importance de la sécurité et en encourageant une approche proactive de la gestion des risques.

Enfin, dans un contexte où le nombre d'acteurs et le volume des trafics tendent à croître, il devient indispensable de traiter méthodiquement les fragilités structurelles pouvant s'installer dans les organisations, y compris lorsque certains risques, pris isolément, n'apparaissent pas immédiats ou critiques. L'EPSF renforce en conséquence sa capacité à objectiver et instruire plus systématiquement les situations d'insuffisances chroniques, quel que soit le profil ou la taille des exploitants concernés.

Au-delà de leur effet immédiat, ces sanctions contribuent

Lors des comités annuels organisés en septembre, 77 exploitants ont été évalués en 2025, contre 69 en 2024.

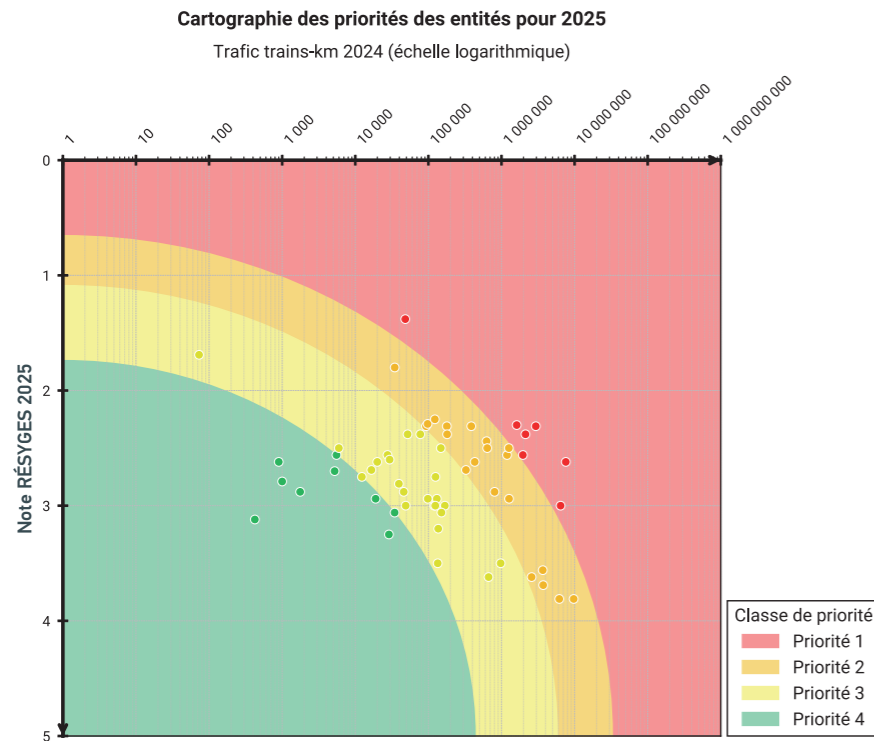
Le niveau de performance du SGS s'appuie sur une évaluation de la maîtrise de chacun des huit domaines du SGS, selon une échelle de cotation allant du niveau 0 (inacceptable) au niveau 5 (excellent).

Depuis 2023, l'appréciation du niveau de maturité des exploitants est également considéré, selon trois niveaux ; peu mature, partiellement mature et mature.

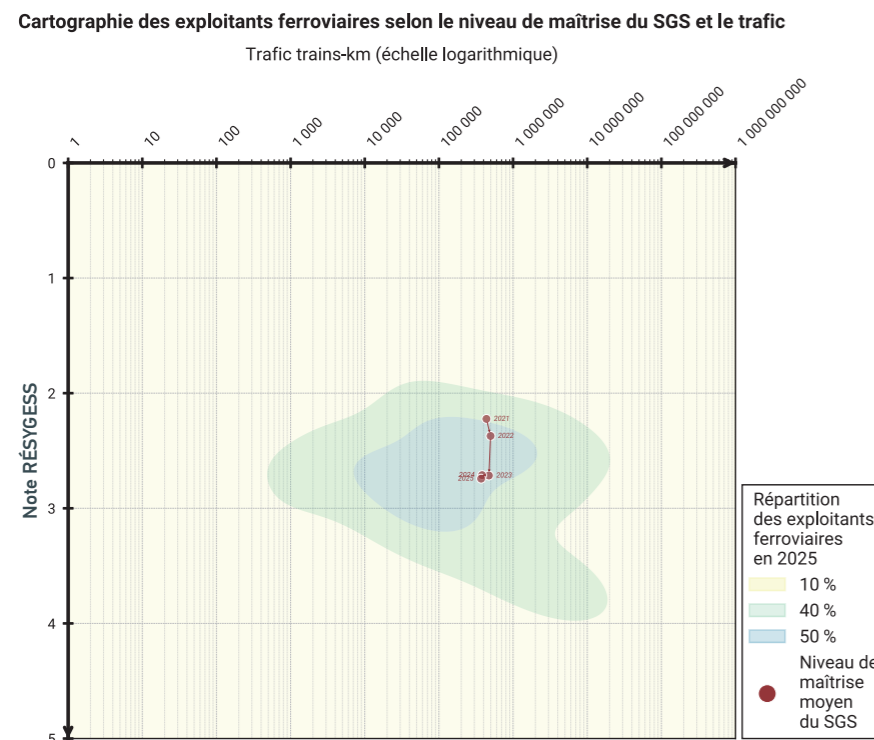
La maturité repose sur sept critères, dont l'intégration des facteurs organisationnels et humains (FOH) ainsi que la complétude, la qualité et le respect des délais de déclaration des événements de sécurité.



Résultats 2025 - Cartographie des priorités



Évolution du niveau de maîtrise moyen depuis 2021



Le niveau de maîtrise moyen des SGS en 2025 est stable par rapport à 2024. Comme l'an dernier, ce résultat s'explique par la progression des exploitants expérimentés, combinée à l'arrivée de nouveaux entrants, dont le niveau de maîtrise est généralement inférieur à celui des entités plus anciennes.

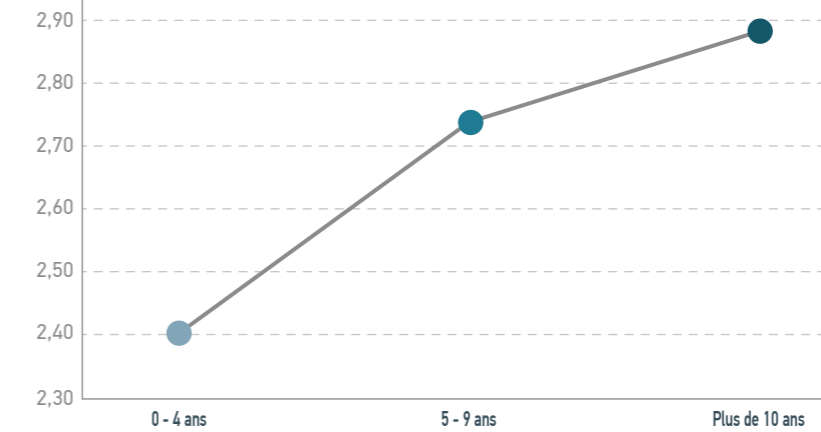
En 2025 :

- 33 % des exploitants évalués opèrent dans le cadre de leur première autorisation (contre 20 % en 2024) ;
- 30 % dans le cadre de leur premier renouvellement (contre 45 % en 2024) ;
- 37 % dans le cadre d'au moins deux renouvellements (contre 35 % en 2024).

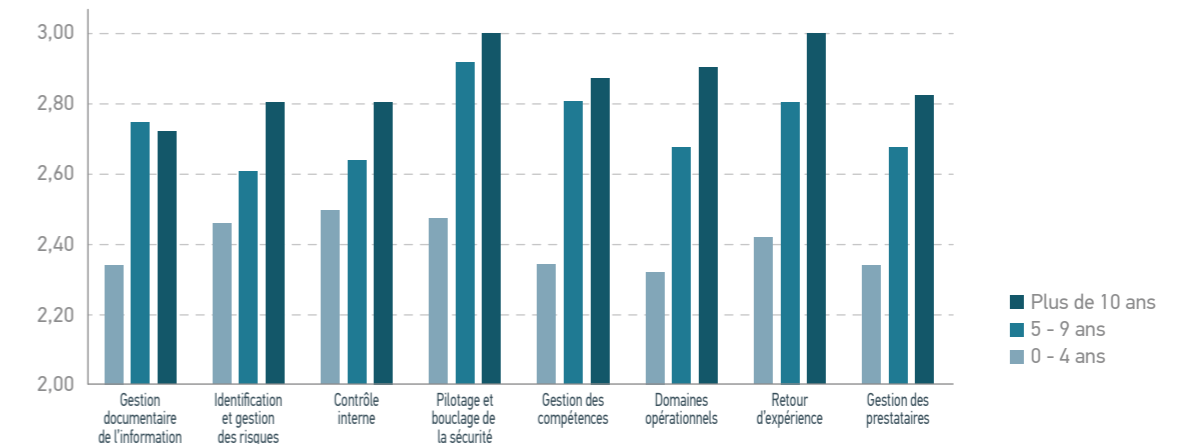
Cette distribution influence la moyenne nationale.

Performance moyenne selon l'ancienneté

● Évolution de la note moyenne de performance par nombre d'années depuis la première autorisation délivrée par l'EPSF (2025)



● Notes moyennes par domaine du SGS en fonction de l'ancienneté de l'entité



On observe une progression régulière de la performance des tous les domaines du SGS à mesure que les entités acquièrent de l'expérience.

À noter :

- une amélioration sensible du retour d'expérience pour toutes les classes d'ancienneté ;
- un point d'attention concernant la gestion documentaire et de l'information chez les entités les plus anciennes (plus de dix ans).



© Alexandre PAQUET

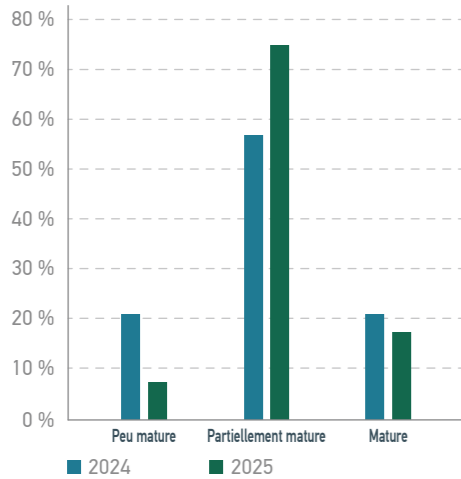
Niveau de maturité des exploitants ferroviaires

En 2025, la majorité des exploitants demeure « partiellement mature » (74 %), soit une augmentation de 17 % par rapport à 2024.

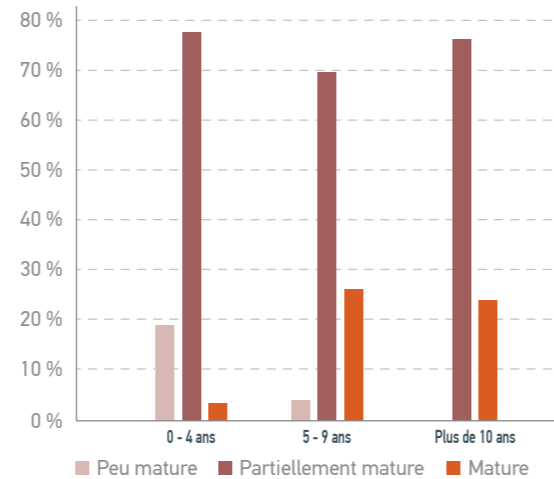
À l'instar de 2024, la maturité augmente avec l'ancienneté des autorisations.

La part des exploitants classés peu matures diminue nettement (8 % des entités en 2025 contre 22 % en 2024), traduisant les efforts réalisés et la progression de la compréhension des attentes.

Maturité globale



Répartition du niveau de maturité global par nombre d'années depuis la première autorisation EPSF (2025)



Déclaration des évènements : un enjeu renforcé

Un point de vigilance persiste concernant la déclaration des évènements.

Bien que le domaine du retour d'expérience progresse, une proportion plus importante d'entités est considérée comme « peu mature » sur la déclaration d'évènements en comparaison avec 2024.

L'enjeu est double : respecter les obligations réglementaires fixées par l'arrêté du 4 janvier 2016 (nomenclature) et comprendre l'intérêt de la déclaration pour la sécurité ferroviaire nationale.

Les travaux de 2025 menés en co-construction avec le secteur sur la mise à jour du guide nomenclature doivent permettre une meilleure appropriation de ce processus, notamment pour l'identification des évènements à haut potentiel d'apprentissage (HPA) et de gravité (HPG).

3.4 Les temps forts

3.4.1 IA réglementaire

Les capacités d'une intelligence artificielle (IA) réglementaire ont été testées via une preuve de concept (PoC) sur un règlement européen : la spécification technique d'interopérabilité contrôle-commande et signalisation (STI CCS).

Cet exercice a permis de comprendre les bases de l'IA générative et d'appréhender les premiers résultats. L'importance du travail sur les données d'entrée a été mise en évidence par l'amélioration significative de la pertinence

des réponses que cela apporte : + 3 % en ajoutant des documents de contexte, + 9 % en reformulant les consignes pour la génération des réponses, + 11 % en enrichissant le texte d'origine (informations facilitant la compréhension des tableaux et des schémas).

Au-delà de ces conclusions encourageantes, plusieurs limites ont toutefois été identifiées : la gestion et donc la compréhension des tableaux et des diagrammes sont limitées, la complétude des réponses est insuffisante, les

réponses fournies sont très affirmatives alors que la réalité est souvent plus nuancée.

En conséquence, le modèle n'est en l'état utilisable que par des experts de la thématique. Il s'agit désormais de repousser ces limites, en associant nos efforts à ceux de partenaires d'ores et déjà engagés dans le même type de démarche ou intéressés pour s'y engager. Pour cela,

les résultats de ce PoC ont été présentés lors de différents forums tels que le réseau européen des autorités nationales de sécurité, l'atelier international de Budapest ayant pour thème « améliorer la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire », mais aussi au niveau national avec la Journée d'animation réglementaire (JAR) ou le club de l'IA du ministère de la transition écologique.

3.4.2 Datathon



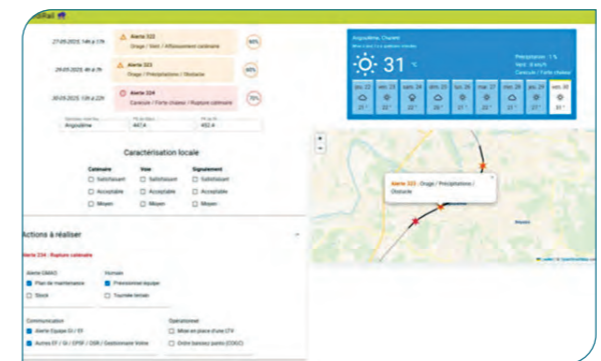
Les 21 et 22 mai 2025, l'EPSF a organisé à Paris, en partenariat avec le club « datacraft », son premier datathon consacré à la prévention des accidents ferroviaires liés aux aléas climatiques. Cet évènement inédit a rassemblé sept équipes, chacune constituée de sept participants, mobilisés autour d'un défi commun : explorer et enrichir les données d'évènements de sécurité afin d'améliorer les capacités prédictives dans un contexte de dérèglement climatique croissant.

Pendant ces deux journées, les participants ont eu accès à un corpus de données mêlant informations de sécurité, données environnementales et éléments météorologiques. Accompagnés par des experts métiers et data de l'EPSF, les équipes ont proposé des approches variées combinant analyses statistiques, croisements de sources et premières modélisations prédictives.

Un jury composé de 11 spécialistes reconnus dans les domaines de la sécurité, de la maintenance, de l'intelligence artificielle et des algorithmes a évalué les travaux présentés. À l'issue des délibérations, l'équipe « Canicule » a été désignée lauréate grâce à sa solution « Predirail », un modèle particulièrement abouti, appliqué à la prévision des chutes d'arbres sur les voies, phénomène dont l'impact opérationnel s'intensifie avec les épisodes climatiques extrêmes.



Cet évènement constitue ainsi une étape structurante pour l'Établissement. Il pose les jalons d'une doctrine commune en matière de modélisation prédictive appliquée à la sécurité ferroviaire et ouvre la voie à de nouveaux travaux visant à enrichir les données disponibles, à renforcer leur partage au sein du secteur et à développer d'autres cas d'usage liés à l'évolution des risques climatiques.



3.4.3 Collaboration avec l'INERIS

Objectifs

L'EPSF et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) collaborent depuis plusieurs années afin de développer une **réflexion approfondie sur les champs de validité et les limites des indicateurs de performance utilisés en sécurité ferroviaire**. Avec l'entrée en vigueur prochaine de la méthode de sécurité commune « pour l'évaluation du niveau de sécurité et de performance des opérateurs ferroviaires » (CSM ASLP), qui introduit de nouvelles méthodes d'évaluation de la sécurité, cette réflexion devient d'autant plus essentielle. Elle permet à l'EPSF de repositionner ses outils d'évaluation dans un contexte renouvelé, centré sur l'utilisation des niveaux de risques comme critères décisionnels. Cette collaboration contribue également au renforcement de la capacité de l'Établissement à être force de proposition au niveau européen sur ces thématiques.

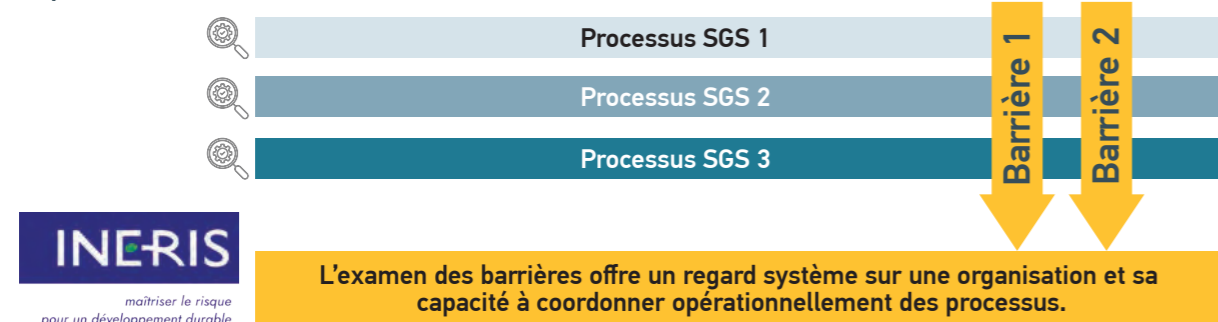
Avancées

Les travaux réalisés ont principalement porté sur l'analyse critique des indicateurs européens existants, afin de préciser les axes de développement et d'établir une feuille de route commune. Qu'il s'agisse des indicateurs de sécurité communs (ISC) introduits par la directive 2004/49/CE ou du *Safety Level* récemment intégré par la CSM ASLP, ces travaux soulignent la **nécessité d'une évaluation de la sécurité qui dépasse la seule prise en compte des accidents significatifs**. Une telle évaluation doit intégrer également les incidents, selon une échelle structurée, pour permettre à l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire d'adopter une démarche réellement proactive.

Perspectives 2026

Une étape déterminante pour l'année 2026 consistera en l'élaboration d'une doctrine adaptée aux spécificités du secteur ferroviaire, portant sur la définition, et la caractérisation et l'évaluation des performances des barrières de sécurité.

- La conformité de chaque processus n'est pas la garantie d'une bonne orchestration de ces processus



3.5

Animation du secteur et diffusion de la connaissance

3.5.1 Animation réglementaire et Voie Libre

La plateforme **Voie Libre** continue de représenter un des axes d'accompagnement du secteur au travers des contenus mis à disposition de ses 1 500 inscrits.

Au cours de l'année 2025, les fonctionnalités suivantes y ont été intégrées :

- **deux modules d'e-learning consacrés à la présentation du système ferroviaire** - le premier porte sur le cadre général (dispositions réglementaires, organisation, etc.) et le second sur une initiation à ses éléments constitutifs (composantes techniques, exploitation, etc.) ;

- un « **Trivial Pursuit ferroviaire** » proposant plus de 600 questions dans cinq domaines liés au ferroviaire ;
- une **application d'autocontrôle des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)** destinée aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure pour leurs propres fins (l'EPSF n'ayant pas accès aux résultats de chaque entreprise individuellement) - les documents « Évaluation des performances du SGS » et « Appréciation de la maturité des exploitants ferroviaires » complètent les outils mis à disposition en matière d'évaluation.

Cet outil informatique d'autocontrôle sera enrichi dans les années à venir par des contenus destinés à renforcer la capacité à fournir les éléments de preuve pertinents, ainsi que, pour les entreprises moins matures, des apports pédagogiques extraits des guides, règles de l'art ou parcours d'intégration des nouveaux entrants.

Le 11 décembre s'est tenue la 13^e **Journée d'animation réglementaire**. Le nombre de participants (près de 450) ainsi que les échanges, suscités par un format qui s'est voulu particulièrement interactif, ont confirmé l'intérêt porté par le secteur à cet événement annuel :

- le premier sujet à l'ordre du jour a concerné les **lignes de desserte fine du territoire et les passages à niveau**. Il a fait l'objet de nombreuses questions, particulièrement sur les autorisations et les zones d'interface avec le réseau « classique » alors que la mise en œuvre de la réglementation relative aux « Voies ferrées locales voyageurs » se concrétise au travers du classement d'une première ligne sous ce régime (section de ligne entre Xeuilley et Vittel en région Grand Est) et de l'avancement des projets de trains très légers ;

- la mise en œuvre de la **méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques** (règlement (UE) n° 402/2013) a également donné lieu à de nombreuses réactions. Alors qu'il est entré en vigueur il y a plus de dix ans, l'application de ce texte continue de faire débat ; la présentation des travaux de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de faciliter, uniformiser et consolider sa mise en œuvre a particulièrement été appréciée et discutée ;

- l'évolution de la **gestion des compétences des personnes affectées à des tâches de sécurité autres que la conduite des trains**, liée à la mise en application de la « version 2023 » de la STI « Exploitation et gestion du trafic », continue d'être un sujet d'actualité pour le secteur en attente des évolutions réglementaires au niveau national ;

- enfin, la présentation des résultats des travaux visant à **adapter les outils utilisés en France au futur cadre fixé au niveau européen par la CSM ASLP**, ainsi que le guide afférent, a particulièrement intéressé l'audience.

3.5.2 Parcours d'intégration des nouveaux entrants

Le contrat d'objectifs et de performance 2023–2025 comporte un objectif visant à « favoriser l'inclusion des nouveaux entrants, avec un retour d'expérience annuel spécialement dédié ». Le premier indicateur lié à cet objectif est la mise en place du parcours d'intégration « sécurité et interopérabilité » des nouveaux entrants.

Ce parcours d'intégration **vise à promouvoir le plus en amont possible une culture de sécurité auprès des nouveaux entrants**, non familiers du corpus réglementaire ferroviaire national et européen, et d'en faciliter son appropriation. Il se veut être un support pédagogique à destination des demandeurs d'autorisation ainsi que des autorités organisatrices de transport (AOT).

Publié sur le site Internet de l'EPSF, ce parcours est composé de trois sections destinées aux trois types d'acteurs concernés

(autorités organisatrices de transport, gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires). La section du parcours conçue pour les AOT est aujourd'hui en ligne et a été présentée lors de la réunion annuelle avec les représentants des régions de France du 26 novembre. Cette section est axée autour de quatre thèmes principaux permettant d'aborder une grande diversité de sujets liés à l'exercice d'une activité ferroviaire en sécurité pour ou par une AOT : « je veux exploiter ou faire exploiter un service de transport » ; « je veux construire une nouvelle ligne ou modifier une ligne existante », « je veux exploiter ou faire exploiter une ligne ferroviaire », « je veux acquérir un nouveau véhicule ou utiliser un véhicule existant ».

Les sections destinées aux gestionnaires d'infrastructure et aux entreprises ferroviaires seront publiées au cours de l'année 2026.



3.5.3 Retour d'expérience avec le secteur ferroviaire

Séminaire REx du 19 juin 2025

Le séminaire REx 2025 a été organisé pour la première fois dans un format entièrement dématérialisé, sous forme de webinaire. Ce format a favorisé une participation élargie et a renforcé l'interactivité grâce aux échanges en direct.

Articulé autour de trois temps forts - Observer, résoudre et accompagner - le séminaire a permis dans un premier temps de dresser un bilan partagé de la sécurité ferroviaire en 2024 et de tirer les enseignements des enquêtes techniques récentes.

Dans un second temps, les échanges ont porté sur des situations récurrentes présentant de forts enjeux de sécurité, donnant lieu à des retours d'expérience croisés et à l'identification de leviers opérationnels concrets.

Enfin, les travaux prospectifs menés dans le cadre du *datathon* organisé par l'EPSF en 2025 ont mis en lumière l'apport des approches innovantes pour mieux anticiper les aléas climatiques et accompagner l'évolution du système ferroviaire.

Afin d'assurer un partage complet à tous les acteurs ferroviaires, les supports et les vidéos du séminaire sont mis à disposition sur la plateforme de partage Voie Libre.

Réunions d'animation du REx commun

En 2025, les réunions d'animation du retour d'expérience ont poursuivi leur objectif premier : favoriser un partage utile et opérationnel au bénéfice de l'ensemble du secteur ferroviaire, en répondant au plus près aux attentes exprimées par les participants.

La réunion dédiée aux gestionnaires d'infrastructure a notamment permis la présentation du rapport d'enquête du BEA-TT relatif à l'accident de Saint-Florentin-Vergigny, ainsi qu'un temps de concertation consacré à la définition des thématiques de REx prioritaires pour les GI.

La réunion dédiée aux enseignements issus de la surveillance a été l'occasion de présenter le bilan de la sécurité ferroviaire 2024 - incluant l'évolution des trafics, l'accidentalité et l'atteinte des objectifs de sécurité - ainsi que les enseignements tirés de la mise en œuvre du programme de surveillance. Les échanges ont porté à la fois sur les résultats quantitatifs et qualitatifs des actions menées (mesures coercitives, contrôles opérationnels, thématiques 2024) et sur les perspectives 2025, avec un focus sur les thématiques à venir, les rapports annuels de sécurité, l'analyse des causes des constats, les outils mis à disposition des acteurs - dont l'outil d'auto-contrôle - et la mise à jour de la stratégie de surveillance.

Enfin, la réunion REx « Événements » a été consacrée à la présentation du rapport d'enquête technique relatif à l'événement de Nuits-sous-Ravières, complétée par le partage d'un événement de sécurité à fort potentiel d'apprentissage présenté par une entreprise ferroviaire. Cette séance a également permis d'informer les participants du lancement d'un questionnaire relatif à l'application des méthodes RCM (*Risk Control Measures* - mesures de maîtrise des risques) préconisées par le *Joint Network Secretariat* pour les semelles de freins composites, contribuant ainsi à renforcer la diffusion des enseignements de sécurité à l'échelle du système ferroviaire.

L'ensemble des supports des sujets examinés en réunion, ainsi que les mémos de synthèse de cinq minutes, sont mis à disposition sur la plateforme de partage Voie Libre.

Prochains axes d'amélioration

En s'appuyant notamment sur les enseignements d'une enquête menée auprès des participants en septembre 2025, les formats de partage de connaissance seront adaptés pour satisfaire les besoins et sera étudiée l'opportunité de proposer des contenus spécifiques à destination des nouveaux entrants ou de certaines catégories d'acteurs.



3.6 Les affaires réglementaires

3.6.1 L'actualité

Les évolutions de la réglementation européenne ont été limitées en 2025.

Concernant les **évolutions des spécifications techniques d'interopérabilité (STI)**, les travaux pilotés par l'Agence pour répondre au mandat confié par la Commission européenne se poursuivent, en vue notamment d'établir une première recommandation fin 2026.

Ces travaux intègrent des dispositions en faveur de la digitalisation et de la modernisation du système ferroviaire, telles que les spécifications pour le système de radiocommunication ferroviaire du futur (*Futur Radio Mobile Communication System - FRMCS*) s'appuyant sur la technologie 5G, qui remplacera dans quelques années le système GSM-R (2G), ou celles de l'attelage automatique digital pour le fret (*Digital Automatic Coupler - DAC*).

Des évolutions intermédiaires mineures des STI « Exploitation et gestion du trafic » (STI OPE) et STI « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » (STI Loc&Pas) ont été publiées en 2025, alors qu'à été apportée à la STI « Wagons pour le fret » (STI WAG) une modification plus significative visant à intégrer le retour d'expérience en matière de fixation des remorques de camions.

Enfin, à la suite de leur adoption en novembre, ont été publiées en 2026, **une nouvelle STI télématique**, fusionnant les STI télématiques fret (n° 1305/2014) et voyageurs (n° 454/2011) ainsi qu'**une révision de la STI CCS** intégrant notamment des documents techniques non disponibles lors de la mise à jour de 2023.

L'article 6.5 de la directive sécurité n° 2016/798 prévoit que les **méthodes de sécurité communes (MSC)** soient périodiquement révisées notamment pour prendre en compte le retour d'expérience. L'Agence, avec le soutien des ANS et de l'ensemble des parties prenantes, a mené

une évaluation des cinq MSC en vigueur. Cette évaluation ayant identifié des pistes d'amélioration pour chacune de ces réglementations, la Commission européenne prépare un mandat pour leur révision. Les enjeux de sécurité relatifs à la gestion des compétences et aux processus d'analyse de risque en cas de changement constitueront des points d'attention.

En ce qui concerne la réglementation **cybersécurité**, alors que la transposition en droit français a pris du retard, l'EPSF reste attentif aux évolutions de la directive « Sécurité des réseaux et des systèmes d'information » (NIS 2) qui pourraient impacter ses compétences, que ce soit au travers de cette transposition, de la mise en œuvre du *Cyber Resilience Act* ou de l'intégration de dispositions cybersécurité dans les STI.

Enfin, la Commission annonce l'adoption de sa proposition de **révision de la directive relative à la certification des conducteurs de train n° 2007/59/CE** pour le second semestre de l'année 2026. En appui de la DGITM, les contributions à l'étude d'impact se sont poursuivies, avec comme enjeux identifiés : le maintien de responsabilités claires, les garanties de pouvoir exercer pleinement ses missions de surveillance, l'opportunité de renforcer l'harmonisation des compétences et aptitudes, des mesures proportionnées en matière d'exigences linguistiques et enfin la digitalisation des processus.

De manière générale, l'action de l'EPSF au sein de l'ensemble de ces travaux réglementaires vise d'une part la simplification, en harmonisant au niveau européen ce qui peut l'être et par conséquent la réduction des règles nationales, et d'autre part, la stabilité réglementaire, sur le principe de limitation de la prescription à ce qui est réellement nécessaire pour assurer la sécurité et l'interopérabilité.

3.6.2 Mise à jour des règles nationales et des textes EPSF

L'EPSF soutient pleinement la démarche d'harmonisation au niveau européen visant à réduire le nombre des exigences de portée nationale. Certaines de ces exigences, liées aux caractéristiques propres du réseau ferroviaire historique restent néanmoins indispensables pour la conception des matériels roulants et l'exploitation. Certains points techniques encore ouverts des STI peuvent également être précisés au niveau national.

Ce travail de réduction des règles nationales est mené d'une part par le ministère des Transports, avec l'appui technique de l'Établissement, et d'autre part par la Commission européenne, appuyée par l'Agence. Il consiste en particulier à s'assurer que les dispositions européennes garantissent le maintien du niveau de sécurité au regard des spécificités du réseau français et le cas échéant de déterminer les exigences nationales complémentaires permettant

d'atteindre cet objectif. Le retrait d'une règle nationale ne signifie pas nécessairement la disparition de la disposition associée ; celle-ci peut être reprise notamment sous forme de cas spécifique.

Pour les parties « matériel roulant » et « CCS », une nouvelle version du document des références nationales (DRN) a été publiée en mai 2025. Pour la partie « exploitation », un certain nombre de règles notifiées avant la mise en service de la base de données unique des règles nationales (SRD) en 2021 n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation par l'Agence et n'ont pas encore été intégrées au SRD. Une nouvelle analyse de ces règles a démarré au niveau national et pourrait aboutir à la notification des règles encore pertinentes courant 2026 dans le SRD. L'ERA examine les textes de l'EPSF ayant valeur de « moyen national acceptable de conformité » (MNAC) comme des règles nationales. Le chantier de

réduction des règles nationales amène donc l'EPSF à dépublier certains MNAC, qui peuvent néanmoins être repris sous la forme de guides d'application volontaire. En s'appuyant sur les STI et les normes et dans le respect des exigences de sécurité, ils peuvent aider à faire le lien entre les textes européens et des pratiques usuelles.

À ce titre, en 2025 l'EPSF a travaillé en particulier sur deux guides, qui devraient être publiés en 2026. Le premier,

3.6.3 CSM ASLP et arrêté nomenclature, guide nomenclature

La première version du projet de méthode de sécurité commune « pour l'évaluation du niveau de sécurité et de performance des opérateurs ferroviaires » (dite « CSM ASLP ») présentée par la Commission en octobre 2025 a fait l'objet d'une première discussion au sein du groupe d'experts du comité d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire (RISC) en novembre 2025. Elle vise à introduire de nouveaux mécanismes et instruments pour assurer la remontée des événements de sécurité, notamment via l'utilisation d'un outil informatique européen (ISS - *Information Sharing System*).

Ce nouveau texte découle d'une recommandation de l'Agence émise en mai 2021 après une consultation publique au printemps 2021 et à la suite de deux années de travail avec les parties prenantes, dont les autorités nationales de sécurité.

L'EPSF propose des modifications de cette première version sur les points suivants :

- la préservation de l'obligation de notifier les événements de sécurité dans la base de données nationale (CYRUS) ;
- la clarification des responsabilités respectives des ANS et des exploitants ferroviaires concernant le contrôle de la qualité des informations transmises ;

3.6.4 Règlements du tunnel sous la Manche

En 2025, l'EPSF a activement participé, en soutien du ministère des Transports, aux travaux de préparation du nouveau cadre réglementaire relatif au tunnel sous la Manche, en vue notamment d'uniformiser les réglementations en matière de sécurité et d'interopérabilité sur l'ensemble de la liaison fixe et ainsi simplifier ce cadre pour l'ensemble des parties prenantes.

En effet, actuellement, les législations des deux côtés du tunnel sous la Manche ne sont plus totalement alignées, le côté britannique continuant à appliquer les dispositions issues du 3^e paquet ferroviaire alors que côté français, le 4^e paquet ferroviaire a été transposé et est entré en vigueur dans les délais prévus par les directives européennes.

Trois textes conduiront à aligner ces législations :

- l'accord binational sur la sécurité et l'interopérabilité (ABSI) ;
- l'accord relatif à la certification de sécurité en ce qui concerne les services de transport ferroviaire empruntant la liaison fixe transmanche, qui permettra

« Exploitation d'un train », fait le lien entre la STI OPE et 9 MNAC de l'EPSF qui seront dépubliés. Le second porte sur la composition et le freinage des trains.

Enfin, pour la partie CCS, les groupes consacrés aux révisions des textes relatifs aux systèmes de classe B ont achevé leur travail. Ces documents doivent faire l'objet d'une consultation puis être partagés en 2026.

- l'égal accès aux données de l'ISS entre les ANS sur leur périmètre national et l'Agence au niveau européen.

L'EPSF anticipe l'entrée en vigueur de la CSM ASLP en préparant une révision de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité (dit arrêté « nomenclature »), pour assurer à la fois la cohérence avec le texte européen et éviter les redondances avec celui-ci.

Enfin, la publication, en septembre 2025, du guide de l'EPSF relatif à la classification des événements de sécurité s'est révélée indispensable pour faciliter la mise en œuvre de l'arrêté « nomenclature ». Le guide permet de tenir compte des évolutions législatives et réglementaires intervenues depuis 2016, année de publication de l'arrêté, notamment le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire ainsi que la directive (UE) 2016/798. Il introduit par ailleurs les notions d'évènement à haut potentiel de gravité (HPG) et d'évènement à haut potentiel d'apprentissage (HPA). L'utilisation opérationnelle de ces notions depuis quelques mois a démontré leur pertinence. Le guide affine également les critères de l'échelle de gravité, en s'appuyant sur le retour d'expérience.

une exemption de double certification de sécurité jusqu'aux premières gares après la frontière des deux côtés de la Manche ;

- un décret remplaçant le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe transmanche, allégé des dispositions redondantes avec celles de l'ABSI.

L'ABSI a été signé le 9 avril 2025 par les ministres des Transports britannique et français. Ses dispositions doivent encore recueillir la validation du Parlement britannique avant que l'accord ne puisse effectivement entrer en vigueur. Cet accord apporte plusieurs changements majeurs côté britannique. Outre l'alignement des réglementations, notamment par la prise en compte du 4^e paquet ferroviaire, il transfère la compétence d'ANS de la Commission intergouvernementale (CIG) à l'*Office of Rail and Road* (ORR). Les deux autres textes entreront en vigueur de manière simultanée avec l'ABSI.

3.6.5 Voies ferrées locales voyageurs

Le régime juridique applicable aux voies soumises au décret n° 2022-664 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs s'est étoffé au cours de l'année 2025 avec la publication de deux nouveaux textes : l'arrêté du 19 mai 2025 relatif au certificat de sécurité unique délivré conformément au décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 et l'arrêté du 27 août 2025 relatif aux conditions et aux modalités de désignation des organismes d'évaluation de la conformité et aux conditions d'exercice des activités des organismes internes accrédités applicables au transport ferroviaire local de voyageurs.

L'année 2025 a également été marquée par la première demande d'inscription d'une ligne sous le régime du décret n°2022-664. Il s'agit de la section Xeuilley-Vittel de la ligne 14 région Grand Est. Une suite favorable ayant été donnée à cette demande, cette ligne pourra bénéficier des allègements prévus par ce cadre juridique.

Le travail de consolidation de ce régime se poursuivra en 2026 notamment avec les arrêtés relatifs aux autorisations de mise sur le marché du matériel roulant et aux autorisations de mise en service des installations fixes.

3.7 La coopération au niveau européen et international

3.7.1 Stratégie européenne

L'établissement a élaboré en 2024 un document explicitant sa position sur 11 thématiques structurantes pour la sécurité et l'interopérabilité (« vision de l'EPSF en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire »). En 2025, une campagne de communication a été lancée pour promouvoir ce document, par la publication de brochures aux formats papier et électronique (disponibles sur le site Internet de l'EPSF), mais aussi à travers 12 vidéos diffusées auprès d'un public ciblé via les plateformes YouTube et LinkedIn.



Par ailleurs, la stratégie d'action au niveau européen de l'EPSF (STRANE) a amené des premiers résultats, avec la production de trois fiches de position stratégiques.

Ces fiches ont été rédigées avec les entités représentatives du secteur ferroviaire français au sein de groupes de travail dédiés. Elles reflètent des positions et recommandations communes fortes sur des enjeux stratégiques :

- stabilité réglementaire ;
- cybersécurité ;
- retour d'expérience, notification des événements de sécurité et base de données associées, évaluation de la performance.

Chaque entité associée à la démarche est invitée à porter ces orientations au sein des instances d'influence dans lesquelles elle est active. Ces positions ont déjà pu être portées lors d'une conférence sur la cybersécurité organisée à Tallinn par l'Agence et son homologue européen en matière de cybersécurité, l'ENISA, ou lors de groupes de travail visant à élaborer une nouvelle méthode de sécurité commune pour l'évaluation du niveau de sécurité et de performance des opérateurs ferroviaires (CSM ASLP).

Pour 2026, la dynamique se poursuivra à travers l'élaboration d'un plan de promotion de ces travaux et la production d'autres fiches de position stratégiques.



3.7.2

Focus sur la position élaborée avec le secteur ferroviaire français sur la stabilité du cadre réglementaire dans le cadre de la stratégie européenne

Intense en capitaux, le secteur ferroviaire évolue selon des cycles longs. La durée d'amortissement des investissements peut atteindre 30 ans, parfois davantage. Or, le cadre réglementaire européen évolue par phases successives d'harmonisation, à échéances plus courtes, visant à mettre en place l'espace ferroviaire unique européen (SERA). Cette dynamique génère des ajustements fréquents pour les acteurs du secteur et interroge, en conséquence, la nécessité d'une stabilité réglementaire suffisante pour sécuriser la planification et la pérennité des projets.

Les participants de l'initiative STRANE (stratégie d'action au niveau européen de l'EPSF) estiment que tout projet d'évolution réglementaire devrait être accompagné d'études d'impact robustes, sur les plans économique aussi bien que de la sécurité. Cela garantit que les investissements réalisés sur le long terme ne soient pas compromis. Deux éléments sont cruciaux à cet effet :

- 1 • assurer que la durée de vie des équipements soit respectée afin de protéger l'amortissement des investissements ;
- 2 • permettre une capitalisation sur les évolutions antérieures tout en gérant la complexité induite par des changements réglementaires qui peuvent être considérés fréquents en regard de la durée de vie des projets et matériels ferroviaires.

Dans ce contexte, l'intérêt des plateaux de migration est particulièrement significatif. Ils permettent de structurer le déploiement des innovations et des évolutions réglementaires par des étapes coordonnées. Ces dernières

peuvent être ajustées en fonction des études d'impact et fournissent une feuille de route européenne comprenant des temps de déploiement compatibles avec les capacités d'investissement des acteurs du secteur et respectant les cycles d'amortissement. Une harmonisation des dates d'application des obligations réglementaires améliorerait la lisibilité des calendriers et réduirait la complexité liée au cumul non coordonné des modifications matérielles requises par les diverses réglementations (y compris les réglementations transverses). Cette logique de plateaux de migration faciliterait une transition fluide, tout en offrant des horizons de planification et d'investissement clairs. Cela permettrait ainsi d'optimiser les coûts tout en innovant et en améliorant les performances du secteur ferroviaire.

Pour supporter cette démarche de coordination réglementaire, il faut que les exigences portées par la réglementation, en particulier par les STI en matière d'interopérabilité, ne fixent strictement que les dispositions techniques et opérationnelles permettant d'atteindre les objectifs de sécurité et d'interopérabilité à atteindre pour la circulation et l'exploitation des trains sur le réseau ferroviaire européen. Les modalités techniques mises en œuvre pour répondre à ces exigences doivent chaque fois que possible reposer sur des standards reconnus par le secteur.

L'architecture de la réglementation ferroviaire doit donc être stable et modulaire, propice à l'innovation et aussi suffisamment flexible pour s'adapter aux sauts de performances substantiels, lesquels peuvent justifier des investissements.

3.7.3

Coopération avec les instances et fédérations européennes

L'EPSF collabore avec les différents acteurs du secteur ferroviaire au niveau européen : les institutions, les associations représentatives du secteur et les autres autorités nationales de sécurité (ANS).

Les échanges avec les autres ANS se tiennent en bilatéral, au sein du réseau des ANS animé par l'Agence ou encore dans le cadre de l'*International Liaison Group of Government Railway Inspectorates* (ILGGRI), qui réunit des ANS volontaires sans la participation de l'Agence.

Ces échanges ont notamment porté sur les enjeux suivants :

- les travaux du **sous-groupe « Accords de coopération sur les sections frontalières »** du réseau des ANS, que l'EPSF anime conjointement avec l'ANS belge, visant à faire converger au niveau européen la compréhension de la réglementation et les modalités de mise en œuvre de la coopération des ANS en matière d'autorisations et de surveillance des exploitants ferroviaires ainsi que d'autorisations des véhicules ferroviaires sur les sections frontalières ;
- les travaux sur le projet de texte de la **méthode de sécurité commune (MSC) pour « l'évaluation du niveau de sécurité et de la performance sécurité » (« CSM ASLP »)** ; l'Établissement s'est attaché à partager avec l'Agence et les parties prenantes concernées sa solide expérience en

matière de recueil et d'analyse des événements de sécurité ainsi que d'évaluation du niveau de sécurité des exploitants ;

- les expérimentations réalisées en 2025 d'utilisation d'**outils d'intelligence artificielle** conversationnelle dans le cadre des activités réglementaires, notamment l'analyse d'un texte réglementaire ferroviaire ainsi que d'un outil de recherche augmenté ;
- l'apport de l'Établissement aux travaux réglementaires engagés ou à venir, notamment **l'évaluation de la mise en œuvre du règlement concernant la certification des entités en charge de l'entretien des véhicules** (règlement d'exécution (UE) 2019/779), la contribution aux réflexions engagées par l'Agence sur la révision des MSC, la promotion de l'approche par les risques dans le cadre du contrôle des ANS par l'Agence, ou encore les réflexions visant à simplifier le processus de certaines autorisations de matériels roulants.

Présent et reconnu dans les enceintes européennes, l'EPSF joue un rôle moteur dans les dynamiques de coopération. Les outils et démarches mis en place (« vision en matière de sécurité et d'interopérabilité », initiative « STRANE ») structurent et accentuent son action, en associant les acteurs du secteur ferroviaire français.

3.7.4

Contribution au congrès mondial de la recherche ferroviaire

En novembre 2025, l'EPSF a participé au Congrès mondial de la recherche ferroviaire (*World Congress on Railway Research - WCRR*), organisé tous les trois ans, qui s'est tenu à Colorado Springs (États-Unis). Cet événement constitue le principal rendez-vous international dédié à la recherche ferroviaire, réunissant près de 1 000 participants et donnant lieu à plus de 200 présentations techniques.

À cette occasion, **l'EPSF est intervenu pour la première fois dans une session technique consacrée à l'évaluation de la sécurité, en présentant une étude menée en collaboration avec l'INERIS**. Cette contribution portait sur la pertinence des indicateurs européens de sécurité pour apprécier le niveau de performance des acteurs du système ferroviaire. Le résultat de cette étude - également présenté dans le numéro 356 (février 2025) de la Revue générale des chemins de fer - propose un cadre méthodologique robuste, en identifiant les limites de l'utilisation des données d'accidentalité pour l'évaluation de la sécurité. L'EPSF, dont

la position a déjà été exposée dans le rapport d'activité 2023 (importance et limites de l'exploitation des données d'accidentalité pour l'évaluation de la sécurité), reprend les conclusions et les met en perspective à l'aune de réflexions européennes sur l'évolution du cadre réglementaire.

La participation à ce congrès d'envergure internationale s'inscrit dans une démarche de **partage d'expérience et de veille active sur les pratiques développées à l'étranger**. Elle contribue au renforcement de l'expertise nationale en matière de sécurité ferroviaire et à l'amélioration continue des méthodes de l'Établissement. Cette dynamique de coopération internationale fait écho aux nombreux échanges à l'échelle internationale, tels que les participations aux conférences de l'*International Railway Safety Council* ou encore l'organisation en 2024, de la première extension internationale du retour d'expérience réunissant huit autorités de cinq continents différents.

3.7.5

Audit de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer

L'Agence a transmis son rapport d'audit final de l'EPSF en novembre 2025. Cet audit s'inscrit dans le cadre du deuxième cycle d'audit de l'ensemble des ANS prévu sur la période 2022-2024.

Les constats réalisés ont donné lieu à la mise en place d'un plan d'actions, régulièrement suivi, et dont certaines démarches sont d'ores et déjà mises en œuvre. Le processus d'audit a conduit à des différences d'appréciation entre l'Agence et l'EPSF, mentionnées dans le rapport, notamment sur le niveau de standardisation des processus internes des ANS requis par la réglementation européenne et sur le bien-fondé de constats mettant en cause la transposition

des directives européennes, ne relevant pas du champ de compétences des ANS.

À ce titre, **l'EPSF soutient la volonté affichée par l'Agence de faire évoluer ses méthodes d'audit en se focalisant davantage sur les risques**, qui s'est concrétisée par des modifications de la décision afférente de son conseil d'administration pour la réalisation du troisième cycle de contrôles. À travers sa participation aux différentes instances européennes, l'Établissement ne manquera pas de faire des propositions visant à augmenter la valeur ajoutée de ces audits au regard des enjeux de sécurité ferroviaire.



3.8 Dans les coulisses

3.8.1 Les affaires sociales

L'année 2025 a été marquée par un **dialogue social particulièrement riche et constructif**. Huit réunions du comité social et économique se sont tenues, dont six ordinaires et deux extraordinaires, témoignant de l'engagement constant des partenaires sociaux.

Les échanges ont principalement porté sur **l'égalité professionnelle et la qualité de vie et les conditions de travail (QVCT)**.

Sur le volet égalité professionnelle, un accord a été signé le 3 mars 2025 avec les organisations syndicales, réaffirmant les engagements de l'Établissement en faveur de l'équité et de l'inclusivité. Dans une logique de transparence et de suivi, un rapport sur la situation comparée des femmes et des hommes a également été publié pour la première fois.

Concernant la QVCT, deux sujets majeurs ont mobilisé le CSE : la prévention des risques psychosociaux et la mise en place du premier baromètre social, porté par une équipe projet réunissant le secrétariat général et les représentants du personnel.

L'année 2025 a également marqué le lancement des négociations relatives à la QVCT, qui devraient aboutir à la conclusion d'un accord au cours du premier semestre 2026.

Enfin, soucieux de valoriser l'engagement quotidien de ses collaborateurs, un premier bilan social individuel (BSI) a été mis en place, permettant à chacun de disposer d'une vision claire et personnalisée de sa rémunération et des avantages associés. Cette initiative renforce la transparence et contribue à la reconnaissance, en cohérence avec les engagements de l'Établissement en matière de qualité de vie au travail.



3.8.2 Développer les ressources humaines

En matière de ressources humaines, l'année est rythmée par les entretiens individuels annuels, les entretiens professionnels, les *people reviews*, le baromètre social ainsi que les réunions trimestrielles avec les managers, qui constituent autant de leviers pour déployer la stratégie de développement des ressources humaines.

Créé en 2024, le pôle de développement des ressources humaines monte en puissance, structure ses actions et méthodes pour soutenir les ambitions de l'Établissement en matière d'attractivité, de développement des compétences et de fidélisation des collaborateurs.

La formation professionnelle

La formation professionnelle, interne comme externe, soutient le développement des compétences, fidélise les collaborateurs et renforce l'attractivité de l'EPSF.

En 2025, **125 sessions de formation** (+ 50 % comparé à

2024) ont été organisées dont 96 en externe. Cela représente **4 780 heures de formation** (682 jours), soit une hausse de 15 % du temps dédié à la montée en compétences des collaborateurs.

Plusieurs objectifs sont recherchés :

1 • consolider et développer l'offre de formation, notamment sur les thématiques de l'exploitation des données et des nouvelles technologies ferroviaires.

C'est dans cette optique que se sont tenus des ateliers pour favoriser l'appropriation de l'usage de l'intelligence artificielle dans le cadre des métiers de l'Établissement. Des formations techniques sur les domaines de l'hydrogène, des batteries ou de la cybersécurité ont également été proposées ;

2 • construire des parcours de formation spécifiques : parcours d'intégration pour les nouveaux arrivants, parcours de prise de poste par métier, parcours *manager* adapté au niveau d'expertise d'encadrement de chaque agent.

Ces parcours rassemblent les formations incontournables, internes ou externes, en fonction des compétences requises et du degré de maîtrise attendu ;

3 • favoriser le transfert de compétences entre collaborateurs par le développement et la professionnalisation de la formation interne.

29 sessions de formation interne ont été dispensées sur des sujets réglementaires ou techniques comme le matériel roulant ou l'ERTMS.

Un parcours est également en cours d'élaboration pour proposer une formation continue à chacun de nos formateurs internes.

En complément du dispositif de tutorat en place dans l'Établissement depuis plusieurs années, et grâce à nos expertises en interne, un dispositif de mentorat a été testé et validé fin 2025. Il sera donc reconduit selon les besoins spécifiques des collaborateurs. Il permet à un collaborateur de bénéficier de l'accompagnement d'un expert en interne pour répondre à ses interrogations techniques sur un dossier en cours ou à venir ;

4 • mettre à la disposition des collaborateurs un espace de ressources en matière de formation dans lequel il pourra, en toute autonomie, consulter de la documentation et des supports pédagogiques et avoir accès à une bibliothèque de formation en *e-learning* (anglais, santé et sécurité au travail, etc.).

Le taux de satisfaction des collaborateurs atteint la note de 8,4 / 10, démontrant la pertinence et la qualité des actions mises en place.

L'investissement financier sur la formation s'est élevé à 176 000 euros en 2025.

La mobilité interne

La mobilité interne est un levier de fidélisation des collaborateurs. Elle stimule le développement des compétences et la polyvalence des agents.

En 2025, quatre collaborateurs en ont bénéficié : une évolution hiérarchique (chargée d'affaires prenant un poste de cheffe de division) et des évolutions transverses (inspecteur devenant instructeur, mais également l'accompagnement d'une collaboratrice passant d'un service support à une division technique).

Ces mobilités témoignent de la dynamique interne et de la volonté de l'Établissement de favoriser l'évolution professionnelle de ses collaborateurs.

Le recrutement

L'Établissement a poursuivi sa stratégie de communication externe afin de renforcer sa visibilité et d'accroître son attractivité auprès des candidats à un recrutement.

Au cours de l'année, le pôle de développement des ressources humaines a étudié près de 400 candidatures. Les profils présentant une adéquation satisfaisante avec les besoins du poste ouvert ont été intégrés au processus de recrutement : préqualification via un entretien à distance, évaluations menées par un cabinet externe (comportements, motivations professionnelles, niveau d'anglais), puis entretiens réalisés avec les *managers* et le pôle de développement des ressources humaines.

Sept nouveaux collaborateurs ont ainsi rejoint l'EPSF en 2025.

3.8.3 Les services généraux et la santé au travail

L'Établissement accorde une attention particulière à la qualité de vie et aux conditions de travail (QVCT) de ses collaborateurs. Pour la quatrième année consécutive, des animations ont été proposées dans le cadre de la semaine nationale de la QVCT avec l'intervention d'une nutritionniste. Celle-ci a ouvert l'évènement par une conférence, puis a animé, tout au long de la semaine, des ateliers dédiés à la réalisation de recettes et à la transmission de conseils nutritionnels.

L'ensemble des collaborateurs a été sensibilisé à la sécurité routière en suivant plusieurs modules d'*e-learning*. Cette démarche visait à renforcer la prévention des risques liés aux déplacements professionnels et aux trajets domicile - travail, quels que soient les modes de déplacement utilisés (véhicule léger, deux-roues ou déplacement à pied).

Par ailleurs, l'EPSF a contribué à la grande cause nationale dédiée à la santé mentale en diffusant des informations relatives à ce sujet et en rappelant les dispositifs d'accompagnement ainsi que les personnes à contacter en cas de difficulté.

Enfin, dans le cadre du plan des services publics écoresponsables (SPE), l'Établissement a poursuivi en 2025 sa politique de sobriété énergétique. À ce titre, un outil de *ticketing* a été déployé en fin d'année afin de permettre



aux collaborateurs de signaler tout dysfonctionnement constaté dans les locaux, facilitant ainsi une prise en charge plus efficace et contribuant à la réduction des impacts énergétiques.



LES ANNEXES

4.1

Les principaux actes réglementaires adoptés en 2025

4.1.1

Textes européens

- ▶ Décision d'exécution (UE) 2025/424 de la Commission du 4 mars 2025 modifiant la décision d'exécution (UE) 2023/2584 en ce qui concerne une mise à jour des normes référencées et l'ajout de nouvelles normes référencées ;
- ▶ Règlement (UE) 2025/458 de la Commission du 10 mars 2025 modifiant le règlement (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE ;
- ▶ Règlement d'exécution (UE) 2025/675 de la Commission

du 4 avril 2025 modifiant le règlement (UE) n° 1302/2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » - « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne et la décision d'exécution 2011/665/UE relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés ;

- ▶ Règlement d'exécution (UE) 2025/2064 de la Commission du 14 octobre 2025 modifiant le règlement (UE) n° 321/2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système matériel roulant — wagons pour le fret du système ferroviaire dans l'Union européenne (la STI WAG).



4.1.2

Textes nationaux

- ▶ Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (article 31) ;
- ▶ Arrêté du 19 mai 2025 relatif au certificat de sécurité unique délivré conformément au décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs ;
- ▶ Arrêté du 27 août 2025 relatif aux conditions et aux

modalités de désignation des organismes d'évaluation de la conformité et aux conditions d'exercice des activités des organismes internes accrédités applicables au transport ferroviaire local de voyageurs ;

- ▶ Arrêté du 2 septembre 2025 modifiant l'arrêté du 10 mars 2023 fixant le contenu et les modalités de dépôt et d'instruction d'une demande de désignation des infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises et portant désignation de ces infrastructures. La toute première ligne a été inscrite : section Xeuilley – Vittel.

4.2 Les données en matière d'interopérabilité

Les informations suivantes, relatives à l'avancement de l'interopérabilité en France, sont présentées conformément au guide GUI_MRA_002 V 3.0 de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

1 • Lignes en dehors du champ d'application des directives européennes du 11 mai 2016 relatives à la sécurité ferroviaire (2016/798) et à l'interopérabilité (2016/797) :

1a	Linéaire de ligne exclu du champ d'application de la directive relative à l'interopérabilité [km]*	59,4
1b	Linéaire de ligne exclu du champ d'application de la directive relative à la sécurité ferroviaire [km]*	59,4

*Ces deux données ont vocation à être identiques, la France ayant transposé au sein d'un même décret les dispositions des deux directives européennes, portant sur un même champ d'application. Seront comptabilisées à ce titre uniquement les lignes soumises aux dispositions du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs, mais pas les lignes de métro, tramway, systèmes ferroviaires légers, trains touristiques et lignes de fret locales.

2 • Linéaire de nouvelles lignes autorisées en 2025 par l'EPSF :

2a	Linéaire total [km]	0
----	---------------------	---

3 • Gares ferroviaires accessibles aux personnes à mobilité réduite* :

3a	Nombre de gares ferroviaires conformes à la STI PMR	Donnée non disponible
3b	Nombre de gares ferroviaires partiellement conformes à la STI PMR	Donnée non disponible*
3c	Nombre de gares ferroviaires accessibles	547** (fin 2024)
3d	Autres gares ferroviaires	736 (fin 2024)

*Recensement de l'état des 1364 gares et mises à jour durant le premier trimestre de chaque année sur la base d'un état des lieux réalisé en fin d'année civile.
<https://www.garesetconnexions.sncf.fr/registre-accessibilite-gares>
<https://www.garesetconnexions.sncf/sites/default/files/2025-05/Registre-fin-2024-publication-mai-2025.pdf>

**Gares accessibles à fin 2024, dont 115 gares nationales (sur 159), 251 gares régionales hors Ile-de-France (sur 368), et 181 gares d'Ile-de-France (sur 209)

4 • Licences de conducteurs de train au 31 décembre 2025 :

4a	Nombre total de licences européennes valides accordées conformément à la directive relative à la certification des conducteurs de train (2007/59)	21 262
4	Nombre de licences européennes délivrées pour la première fois	1 510

5 • Nombre de véhicules autorisés en 2025 conformément aux dispositions de la directive relative à l'interopérabilité (2016/797) :

1 ^{er} autorisation par type					
Référence OSS	Demandeur	Nom matériel roulant	Type de MR	Avis ERA	Décision EPSF
V-20250801-009	ALSTOM	Traxx DC3 E494 M et Traxx DC3 E494 LM	Locomotive	1	
V-20250711-010	MATISA Matériel Industriel, S.A	OTM (C75_004.00.00)	OTM		1
V-20250221-014	FRAMAFER SA	DGS 72 NR N° de série 386 Détenteur TSO	OTM		1
V-20241128-009	STADLER Rheintal AG	RABe 512	Automoteur	1	
V-20241118-019	ETF	Wagon "transport de traverse SAAK" et sa version "transition SAAK"	OTM		1
V-20240802-014	PLASSER & THEURER	108-2X 4x4/4S Dynamic	OTM		1
V-20240927-014	SNCF	REGIO2N ZXL V160 ERTMS B3 L1 HdF	Automoteur		1
V-20240913-011	PLASSER & THEURER	109-475 S Dynamic	OTM		1
TOTAL				2	6
				8	

Nouvelle autorisation par type					
Référence OSS	Demandeur	Nom matériel roulant	Type de MR	Avis ERA	Décision EPSF
V-20250830-002	Alstom Transportation Germany GmbH	Traxx3 MS CC25B DE-(AT)-PL-(BE-FR)-LU_GVL02_PR02	Locomotive	1	
V-20250724-021	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UF ERTMS BL3 lter 6	Automoteur	1	
V-20250425-013	Framafer SA	108-275 LC	OTM		1
V-20250324-010	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Bimz - ÉQUIPAGE 2	Voiture		1
V-20250324-011	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Arkimbz - Technique	Voiture		1
V-20250324-012	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Arkimbz - Cuisine	Voiture		1
V-20250709-010	Vossloh Rolling Stock GmbH	DE 18 MA28002	Locomotive		1
V-20250725-010	SNCF VOYAGEURS	TGV DUPLEX-ERTMS BL3 lter6	Automoteur		1
V-20241017-005	DB Fernverkehr AG	BR407 (D/FR)	Automoteur	1	
V-20250519-023	ETF	108-32 275/GSM-R	OTM		1
V-20250519-022	ETF	SSP230/GSM-R	OTM		1
V-20250519-021	ETF	109 3X/GSM-R	OTM		1
V-20250519-016	ETF	B45D / GSM-R	OTM		1
V-20250506-005	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UFC - ERTMS BL3 lter6	Automoteur		1
V-20250507-012	SNCF VOYAGEURS	TGV PDUPLEX ERTMS BL3 Cor	Automoteur		1
V-20241210-009	SNCB SA	HLE18/19	Locomotive	1	
V-20250117-019	CFL	CFL 2400 - DD EMU (3 caisses UM)	Automoteur	1	
V-20250117-021	CFL	CFL 2450 - DD EMU (6 caisses UM)	Automoteur	1	
V-20241216-005	ETF	RGT35-2B/GSM-R	OTM		1
V-20241213-013	SBB Produktion Personenverkehr	RABe511 gMFT RABe512	Automoteur	1	
V-20240701-006	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UA - ERTMS BL3	Automoteur	1	
V-20240924-016	SNCF VOYAGEURS	REGIO2N Z55500L	Automoteur		1
V-20241113-006	ALSTOM TRANSPORT	BB27500	Locomotive		1
V-20240911-016	LORRAINFER SAS	Wagon Pousseur Régaleur de Ballast	OTM		1
V-20240906-009	SNCF VOYAGEURS	Z56700 REGIO2N ZL V200 UM3	Automoteur		1
TOTAL				8	17
				25	

Autorisation par type de matériel roulant équipé de l'ERTMS					
Référence OSS	Demandeur	Nom matériel roulant	Type de MR	Avis ERA	Décision EPSF
V-20250801-009	ALSTOM	Traxx DC3 E494 M et Traxx DC3 E494 LM	Locomotive	1	
V-20241128-009	STADLER Rheintal AG	RABe 512	Automoteur	1	
V-20240927-014	SNCF	REGIO2N ZXL V160 ERTMS B3 L1 HdF	Automoteur		1
V-20250830-002	Alstom Transportation Germany GmbH	Traxx3 MS CC25B DE-(AT)-PL-(BE-FR)-LU_GVL02_PR02	Locomotive	1	
V-20250724-021	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UF ERTMS BL3 lter 6	Automoteur	1	
V-20250709-010	Vossloh Rolling Stock GmbH	DE 18 MA28002	Locomotive		1
V-20250725-010	SNCF VOYAGEURS	TGV DUPLEX-ERTMS BL3 lter6	Automoteur		1
V-20241017-005	DB Fernverkehr AG	BR407 (D/FR)	Automoteur	1	
V-20250506-005	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UFC - ERTMS BL3 lter6	Automoteur		1
V-20250507-012	SNCF VOYAGEURS	TGV PDUPLEX ERTMS BL3 Cor	Automoteur		1
V-20241210-009	SNCB SA	HLE18/19	Locomotive	1	
V-20250117-019	CFL	CFL 2400 - DD EMU (3 caisses UM)	Automoteur	1	
V-20250117-021	CFL	CFL 2450 - DD EMU (6 caisses UM)	Automoteur	1	
V-20241213-013	SBB Produktion Personenverkehr	RABe511 gMFT RABe512	Automoteur	1	
V-20240701-006	SNCF VOYAGEURS	TGV 2N2 3UA - ERTMS BL3	Automoteur	1	
V-20240924-016	SNCF VOYAGEURS	REGIO2N Z55500L	Automoteur		1
V-20240906-009	SNCF VOYAGEURS	Z56700 REGIO2N ZL V200 UM3	Automoteur	1	1
TOTAL				10	7
				17	

Autorisation par type de matériel roulant non équipé de l'ERTMS					
Référence OSS	Demandeur	Nom matériel roulant	Type de MR	Avis ERA	Décision EPSF
V-20250711-010	MATISA Matériel Industriel, S.A	OTM (C75_004.00.00)	OTM		1
V-20250221-014	FRAMAFER SA	DGS 72 NR N° de série 386 Détenteur TSO	OTM		1
V-20241118-019	ETF	Wagon "transport de traverse SAAK" et sa version "transition SAAK"	OTM		1
V-20240802-014	PLASSER & THEURER	108-2X 4x4/4S Dynamic	OTM		1
V-20240913-011	PLASSER & THEURER	109-475 S Dynamic	OTM		1
V-20250425-013	FRAMAFER SA	108-275 LC	OTM		1
V-20250324-010	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Bimz - ÉQUIPAGE 2	Voiture		1
V-20250324-011	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Arkimbz - Technique	Voiture		1
V-20250324-012	Les Ateliers de Fabrication Ferroviaire	RIC Arkimbz - Cuisine	Voiture		1
V-20250519-023	ETF	108-32 275/GSM-R	OTM		1
V-20250519-022	ETF	SSP230/GSM-R	OTM		1
V-20250519-021	ETF	109 3X/GSM-R	OTM		1
V-20250519-016	ETF	B45D / GSM-R	OTM		1
V-20241216-005	ETF	RGT35-2B/GSM-R	OTM		1
V-20241113-006	ALSTOM TRANSPORT	BB27500	Locomotive		1
V-20240911-016	LORRAINFER SAS	Wagon Pousseur Régaleur de Ballast	OTM		1
TOTAL				0	16
				16	

6 • Effectifs au sein de l'EPSF sur des missions ferroviaires :

7a	Nombre d'ETP* pour la délivrance des autorisations aux exploitants ferroviaires et autres entités	7
7b	Nombre d'ETP* pour la délivrance des autorisations de mise sur le marché du matériel roulant	9,5
7c	Nombre d'ETP* pour la surveillance et les contrôles	35
7d	Nombre d'ETP* sur d'autres missions ferroviaires	24**

*ETP : équivalent temps plein

**Comprend les divisions infrastructures et composants, la cellule des registres au sein de la direction des autorisations, ainsi que les effectifs de la direction des affaires réglementaires, européennes et internationales.

4.3 Les nouveaux entrants en 2025

Les nouvelles EF :

Nom entités	Délivré par	Date de délivrance	Date de fin de validité
A TEAM	EPSF	07/10/2025	06/10/2030
CENTRE D'ESSAIS FERROVIAIRES	EPSF	02/06/2025	01/06/2030
RATP Cap Arc Sud et Ouest	EPSF	10/06/2025	09/06/2030
MEDWAY OPERADOR FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS S.A	ERA	30/06/2025	29/06/2030
TRANSERVI S.A.U. (ex TRANSFESA)	ERA	03/12/2025	21/04/2027

Les nouveaux GI :

Nom entités	Date de délivrance	Date de fin de validité
TSO	16/01/2025	15/01/2030

Les nouveaux OF :

Nom entités	Date de délivrance	Date de fin de validité
FORM@FER	06/10/2025	05/10/2030

Les nouvelles ECE :

Nom entités	Date de délivrance	Date de fin de validité
RATP Cap Arc Sud et Ouest	13/06/2025	12/06/2030

4.4 Compléments sur les indicateurs de sécurité communs

Nombre de personnes tuées par catégorie

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voyageurs	2	1	0	2	2	0	4	2	1	0
Personnels	1	2	4	0	1	1	0	3	1	1
Usagers de PN	31	42	16	20	15	21	13	30	20	23
Intrus	46	46	37	29	23	22	42	32	39	22
Autres	1	3	1	2	3	3	3	7	2	2
Total personnes tuées	81	94	58	53	44	47	62	74	63	48

Nombre de personnes grièvement blessées par catégorie

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voyageurs	9	2	6	4	6	4	4	0	3	6
Personnels	3	2	4	1	3	2	0	3	2	2
Usagers de PN	14	16	9	16	6	15	6	13	10	13
Intrus	21	25	20	12	10	18	17	15	21	11
Autres	3	13	8	6	2	6	2	2	1	8
Total blessés graves	50	58	47	39	27	45	29	33	37	40

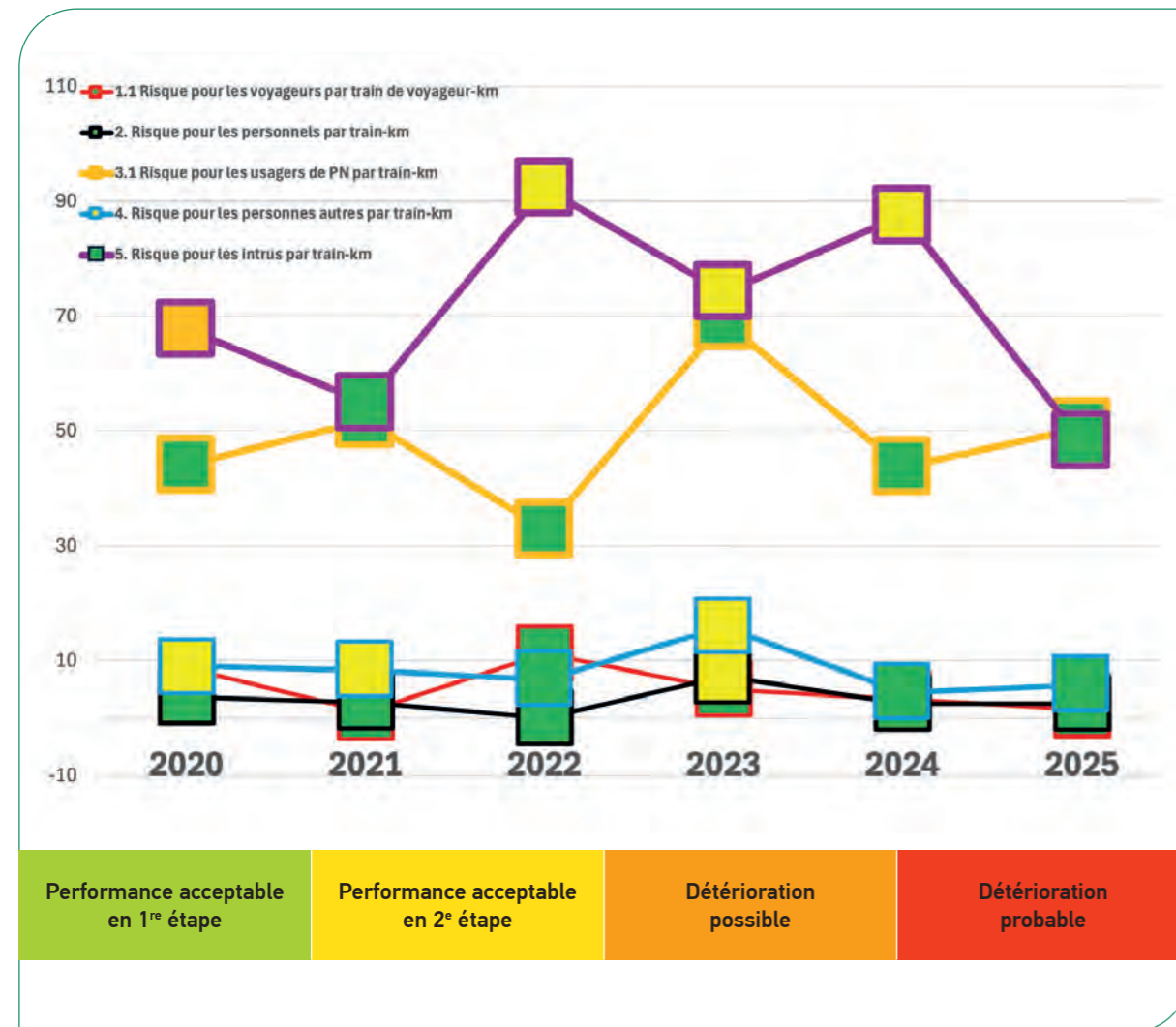
Évolution de la répartition des accidents significatifs* depuis 2016

Catégories d'accidents	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisions	7	7	10	20	22	24	18	17	22	25
Déraillements	5	8	7	6	8	14	9	8	12	3
Accidents aux passages à niveau	48	41	26	38	22	42	28	47	32	36
Accidents de personnes impliquant le matériel roulant en mouvement	79	87	69	52	47	49	66	61	67	47
Incendies dans le matériel roulant	4	0	0	0	0	4	1	2	1	1
Autres	3	8	7	7	5	5	13	11	6	7
Total	146	151	119	123	104	138	135	146	140	119

* Depuis 2021 ces statistiques comprennent, le cas échéant, les accidents significatifs survenus sur la partie française du tunnel sous la Manche.

Évolution de la performance de sécurité de la France (2020 à 2025)

Évaluée selon la méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité décrite dans la décision de la Commission 2009/460 du 5 juin 2009.



Le graphique illustre l'évolution annuelle des performances pour chaque catégorie de victimes. Chaque symbole figurant sur les courbes indique, selon sa couleur, le niveau de performance au titre de la MSC.

4.5

Expérience acquise par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure concernant la mise en œuvre des MSC pertinentes

Les méthodes de sécurité communes (MSC), mentionnées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire, définissent un ensemble d'exigences harmonisées destinées à garantir le maintien global de la sécurité et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, à l'améliorer. Trois d'entre elles sont mises en œuvre par les exploitants ferroviaires :

- ▶ le règlement (UE) n° 1078/2012, relatif au contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité du système de gestion de la sécurité (SGS) ;
- ▶ la méthode d'évaluation et d'appréciation des risques, définie par le règlement (UE) n° 402/2013 ;
- ▶ la MSC « SGS », qui précise les exigences applicables au système de gestion de la sécurité, énoncée dans le règlement (UE) n° 2018/762.

Règlement (UE) n° 1078/2012 MSC « contrôle interne »

En 2025, sur 18 contrôles portant sur le domaine SGS « contrôle interne », trois écarts majeurs, six réserves et deux points de fragilité ont été notifiés. À l'échelle du secteur, ce domaine présente l'un des taux d'écarts majeurs les plus élevés parmi les domaines du SGS contrôlés (17 %).

Les contrôles mettent en évidence des fragilités persistantes : surveillance incomplète (programmes de contrôle des compétences et audits internes partiellement déployés), traçabilité irrégulière des non-conformités, vérification d'efficacité hétérogène et bouclage des plans d'actions parfois insuffisant.

Règlement (UE) n° 402/2013 MSC « évaluation et appréciation des risques »

Le domaine SGS « identification et gestion des risques » demeure globalement fragile pour un grand nombre d'exploitants. Sur 19 contrôles réalisés en 2025, 12 écarts ont été notifiés (dont un écart majeur et huit réserves).

Les contrôles mettent en évidence une application hétérogène de la MSC, caractérisée par des déclenchements tardifs ou partiels pour des changements significatifs ; des analyses de risques incomplètes intégrant insuffisamment les interfaces opérationnelles et organisationnelles ; et une gouvernance perfectible (rôles, traçabilité, vérification d'efficacité).

Règlement (UE) n° 2018/762 MSC « SGS »

Les contrôles réalisés en 2025 font ressortir une mise en œuvre hétérogène du SGS : programmes de surveillance et vérification d'efficacité inégalement structurés, traçabilité des écarts perfectible et bouclage parfois tardif. Le pilotage reste inégal (objectifs de sécurité insuffisamment déclinés en indicateurs de performance opérationnels, revues de direction irrégulières), limitant la vision consolidée du niveau de maîtrise. L'identification / gestion des risques, y compris la gestion du changement, appelle une harmonisation des cartographies, du registre des dangers et de la mesure d'efficacité des barrières. Le retour d'expérience demeure inégal (déclarations, analyses FOH, capitalisation et partage), tandis que la gestion des compétences requiert un suivi renforcé des habilitations, évaluations et preuves de maintien, notamment pour les procédures rares et modes dégradés. La gestion documentaire et de l'information (veille, versions, interdépendances, diffusion / émargement) et la maîtrise des prestataires (cadre contractuel, revues de performance, intégration dans la maîtrise des risques) doivent être consolidées. Enfin, l'exploitation des données de conduite (ATESS) et l'animation des interfaces (notamment avec les autres acteurs du système) doivent être renforcées afin de soutenir la détection précoce des dérives et une amélioration continue effectivement pilotée.



@Charles-Emmanuel SAILLEFAIT

4.6

BEA-TT - enquêtes déclenchées en 2025 et invitations

Enquêtes déclenchées en 2025

Au cours de l'année 2025, le BEA-TT a décidé l'ouverture de cinq enquêtes techniques :

- ▶ le début de déraillement du TGV 8517, le 19 mai 2025, à Tonneins (47) ;
- ▶ le déraillement et le début d'incendie du TER 849 902, le 30 mai 2025, à Laon (02) ;
- ▶ la traversée par un autocar d'un passage à niveau alors que les demi-barrières étaient fermées, le 6 juin 2025, à Brison-Saint-Innocent (73) ;
- ▶ la situation de nez-à-nez, sans collision, de deux trains de voyageurs, le 6 septembre 2025, à Marseille (13) ;
- ▶ le contact entre deux trains de voyageurs, le 22 octobre 2025, à la gare de Paris-Est (75).

Invitations adressées en 2025 à l'EPSF

En complément des recommandations formellement émises, le BEA TT a également formulé en 2025 plusieurs invitations adressées à l'EPSF, afin d'assurer la diffusion ciblée de recommandations ou d'enseignements issus d'enquêtes techniques auprès des acteurs concernés du système ferroviaire.

À ce titre, l'évènement de Nuits-sous-Ravières (89), survenu le 25 juin 2023, relatif à la mise en danger de voyageurs et des services de secours lors de la détresse d'un train OSLO, a conduit le BEA-TT à inviter l'EPSF, conjointement avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, à renforcer le niveau de conviction raisonnable concernant les capacités de gestion des situations d'urgence des entreprises demandeuses d'un certificat de sécurité unique. Le BEA-TT a en particulier invité à intégrer ce thème dans les audits de sécurité et dans les actions de partage d'expérience entre entreprises titulaires d'un CSU.

Par ailleurs, à la suite du déraillement d'un TER à Eus (66), le 24 juillet 2024, le BEA-TT a invité l'EPSF à assurer la diffusion, auprès de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, de la recommandation R2 adressée à SNCF Réseau, relative au renforcement et à l'homogénéité de l'entretien des ouvrages de drainage hydraulique, notamment les fossés de crête, ainsi qu'à l'évolution du référentiel de maintenance sur ce sujet.

Enfin, l'enquête technique menée à la suite de la collision puis du déraillement d'un train de fret à Metz Sablon (57), le 11 février 2024, a conduit le BEA-TT à inviter l'EPSF à partager les éléments de trois recommandations (R3, R4 et R5) auprès des autres entreprises ferroviaires de fret, portant respectivement sur les processus de commande et de gestion de la vigilance des conducteurs, le maintien de compétence pour l'observation des marches restrictives et le respect des signaux.

Au-delà de leur diffusion dans le cadre du rapport annuel d'activité de l'EPSF, ces invitations ont vocation à être relayées et mises en débat au sein des réunions de retour d'expérience animées par l'Établissement.

Invitations adressées en 2025 à d'autres acteurs du système ferroviaire

Le BEA-TT a également directement formulé en 2025 des invitations à destination de différents acteurs du système ferroviaire, en fonction des enseignements tirés des accidents et incidents investigués.

À la suite de l'incendie survenu à Graveson (13) le 14 juillet 2022, aux abords des voies après le passage d'un train de marchandises, le BEA-TT a invité les gestionnaires d'infrastructure hors lignes à grande vitesse à identifier les zones à risque d'incendie nécessitant un accès d'urgence pour les véhicules lourds de secours, à étudier, le cas échéant, des solutions temporaires de traversée des voies et à mener ces réflexions en lien avec les SDIS et les collectivités territoriales.

Concernant l'évènement de Nuits-sous-Ravières, le BEA-TT a également formulé plusieurs invitations à destination de SNCF Réseau, visant notamment à associer les entreprises ferroviaires voyageurs aux réflexions sur la mission « responsable d'opération », à intégrer le critère de délai de mise en œuvre des secours dans le choix des modalités d'intervention, à harmoniser les compétences des agents d'astreinte EIC sur le territoire et à améliorer l'ergonomie et la cohérence des documents opérationnels de gestion de crise. Le BEA-TT a en outre invité SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et OSLO à faciliter la compréhension partagée des rôles et appellations des acteurs de la gestion de crise, invitation que l'EPSF est chargé de relayer auprès de l'ensemble des exploitants. Dans le cadre du même évènement, une invitation a été adressée à l'Association des maires de France et à SNCF Réseau afin de rappeler les règles d'accès aux emprises ferroviaires, conditionnées à une autorisation préalable.

L'accident de Zillisheim (68), survenu le 22 juillet 2024 lors d'une circulation d'essai de locomotive, a donné lieu à une invitation à destination d'Alstom, relative à la formalisation du suivi des aléas en phase d'essais. Une invitation spécifique a également été adressée aux futurs demandeurs d'autorisations d'essai visant à renforcer leurs analyses de risques et la préparation des campagnes d'essais, et à s'assurer de la qualité et de la préparation des sites de garage des circulations d'essai.

Enfin, à la suite de la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche à Crisenoy (77), le 24 décembre 2024, le BEA-TT a invité SNCF Réseau à améliorer la gestion des alarmes VACMA, les entreprises ferroviaires à garantir le respect des échéances de visites médicales des conducteurs et la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC), conjointement avec SNCF Réseau, à partager le retour d'expérience sur l'utilisation de drones en milieu ferroviaire.

Tout au long de l'année, l'EPSF a encouragé l'ensemble des acteurs à s'approprier les enseignements issus des enquêtes techniques du BEA-TT, afin de renforcer leurs analyses, leurs pratiques opérationnelles et, plus globalement, le niveau de sécurité du système ferroviaire.

4.7

Travaux engagés depuis 2022 sur les facteurs organisationnels et humains (FOH)

Les travaux engagés depuis 2022 sur les facteurs organisationnels et humains (FOH) se sont poursuivis cette année. Ils consistent, d'une part, à élaborer une stratégie visant à intégrer les FOH dans la sécurité ferroviaire et, d'autre part, à évaluer leur prise en compte concrète par les exploitants ferroviaires.

Dans ce cadre, trois thématiques clés ont été identifiées dans le cadre d'une démarche triennale <https://www.youtube.com/watch?v=vUNm3yz-6ks&list=PLTTi3eiQsnYj2CK6fl-zcmxcp6ByOUmPE&index=15&t=8s>

Évaluation 2025 : les FOH dans la remontée des informations

En 2025, la seconde thématique évaluée a porté sur les aspects FOH liés à la remontée des informations.

L'objectif était de vérifier qu'au-delà d'une simple formalisation, les exploitants disposent d'une démarche structurée, encouragée par l'encadrement, permettant le signalement et la prise en compte de chaque incident, quasi incident ou « bruit de fond » de manière claire, réactive et efficace.

L'analyse des 12 rapports portant sur cette thématique met en évidence une dynamique positive, soutenue par des initiatives multiples. Toutefois, des marges de progression subsistent, notamment en matière de formalisation, de traçabilité et de pérennisation des dispositifs.

Bonnes pratiques observées

Parmi les pratiques remarquables, on relève notamment :

- ▶ la diversification des canaux de communication (outils numériques, applications mobiles, formulaires simplifiés) ;
- ▶ la proximité managériale favorisant des remontées informelles pertinentes ;
- ▶ l'intégration progressive des FOH dans les processus de sécurité à travers des modules de formation, des causeries et des questionnaires anonymes, favorisant la transparence et la confiance.

Recommandations pour renforcer la culture FOH dans la remontée des informations

Au regard des constats réalisés, les recommandations formulées visent à encourager une approche institutionnelle structurée, inclusive et pérenne de la remontée des informations. Elles portent notamment sur :

- ▶ l'encouragement à la liberté d'expression, en structurant les canaux de communication afin d'en garantir l'accessibilité et l'efficacité ;
- ▶ l'incitation aux retours individuels et collectifs, permettant de renforcer une boucle de rétroaction visible et utile pour les opérateurs ;
- ▶ le renforcement de la traçabilité, grâce à des outils dédiés et à des processus documentés et pérennes ;
- ▶ l'intégration systématique des FOH dans les analyses de retour d'expérience, afin que les opérateurs perçoivent l'intérêt concret du signalement ;
- ▶ la formation régulière des encadrants aux principes FOH et à la culture juste, condition essentielle pour instaurer un climat de confiance propice aux remontées.



4.8

La liste des entités titulaires d'une autorisation

Liste des entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité unique délivré par l'EPSF en cours de validité sur tout ou partie du réseau du système ferroviaire français au 31/12/2025

Certificats délivrés depuis la mise en application du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, le 16 juin 2019 en France*.

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ	NIE
1	A TEAM	7 octobre 2025	7 octobre 2025	6 octobre 2030	FR1020250327
2	CAPTRAIN France	3 octobre 2007	14 mars 2022	14 mars 2027	FR1020220045
3	CENTRE D'ESSAIS FERROVIAIRES	2 juin 2025	6 novembre 2025	1 ^{er} juin 2030	FR1020250356
4	CLAISSE RAIL	30 janvier 2019	11 septembre 2023	10 septembre 2028	FR1020230219
5	COLAS RAIL TRACTION	27 novembre 2023	27 novembre 2023	15 novembre 2026	FR1020230291
6	COMBIRAIL	14 juin 2019	30 mai 2024	29 mai 2029	FR1020240113
7	COMPAGNIE DE TRACTION ET DE SERVICES FERROVIAIRES (CTS F)	20 juillet 2015	19 juin 2025	18 juin 2030	FR1020250226
8	DB CARGO France	1 ^{er} décembre 2006	23 juin 2025	22 juin 2030	FR1020250227
9	ECORAIL TRANSPORT	7 juillet 2016	26 mars 2024	6 juillet 2026	FR1020240067
10	EIFPAGE RAIL	11 décembre 2015	19 novembre 2025	18 novembre 2030	FR1020250362
11	ETF SERVICES	27 juin 2011	24 juin 2021	24 juin 2026	FR1020210071
12	ETMF	13 août 2012	2 février 2024	1 ^{er} février 2029	FR1020240023
13	FERROMOVE	4 avril 2024	12 novembre 2024	3 avril 2029	FR1020240248
14	FERROTRACT	2 juillet 2015	2 juin 2025	1 ^{er} juin 2030	FR1020250203
15	GCA Traction	20 décembre 2024	28 avril 2025	19 décembre 2029	FR1020250146
16	MILLET RAIL	26 novembre 2019	7 novembre 2024	6 novembre 2029	FR1020240245
17	NAVILAND CARGO	22 novembre 2016	15 novembre 2021	15 novembre 2026	FR1020210184
18	NORMANDIE RAIL SERVICES	21 décembre 2012	19 décembre 2022	18 décembre 2027	FR1020220293

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ	NIE
19	OFF SUD OUEST	14 juin 2019	29 avril 2021	29 avril 2026	FR1020210047
20	OXYGÈNE DU RAIL	20 décembre 2024	20 décembre 2024	19 décembre 2029	FR1020240298
21	RAILADVENTURE France	10 décembre 2019	24 avril 2025	3 août 2028	FR1020250142
22	RATP Cap Arc Sud et Ouest	10 juin 2025	10 juin 2025	9 juin 2030	FR1020250213
23	RÉGIORAIL FRANCE	9 décembre 2014	21 novembre 2024	20 novembre 2029	FR1020240257
24	RENNES TERMINAL	12 décembre 2024	12 décembre 2024	11 décembre 2029	FR1020240283
25	RTM	22 décembre 2023	1 ^{er} janvier 2024	15 novembre 2026	FR1020230330
26	S2TF	12 octobre 2023	4 septembre 2025	8 avril 2030	FR1020250283
27	SECURAIL	25 juin 2013	22 juin 2023	21 juin 2028	FR1020230167
28	STRETTO	10 septembre 2024	10 septembre 2024	9 septembre 2029	FR1020240194
29	TIME FRET EXPRESS France	27 janvier 2022	19 mars 2025	27 janvier 2027	FR102050080
30	TRANSDEV RAIL	22 janvier 2018	18 juillet 2025	19 janvier 2028	FR1020250244
31	TRANSDEV RAIL SUD INTERMÉTROPOLES	27 août 2024	26 août 2024	25 août 2029	FR1020240187
32	TRANSIFER	18 juillet 2018	26 mai 2025	25 mai 2030	FR1020250189
33	TRANSKEO T12-T13	12 décembre 2022	12 décembre 2022	11 décembre 2027	FR1020220283
34	TRENITALIA France	12 octobre 2011	30 avril 2025	29 avril 2030	FR1020250151
35	TSO	27 février 2009	13 juin 2023	12 juin 2028	FR1020230154

Liste des entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en cours de validité sur tout ou partie du réseau du système ferroviaire français au 31/12/2025

Certificats délivrés depuis la mise en application du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, le 16 juin 2019 en France.

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ	NIE
1	CAPTRAIN ITALIA SRL	5 décembre 2014	23 avril 2025	22 avril 2030	EU1020250138
2	CFL CARGO	12 décembre 2007	12 juin 2025	28 octobre 2026	EU1020250217
3	Compagnia Ferroviaria Italiana - CFI	29 avril 2024	26 septembre 2025	28 avril 2029	EU1020250311
4	EUROPE EXPRESS	16 mai 2023	29 novembre 2024	31 décembre 2026	EU1020240268
5	EUROPORTE France (EPF)	27 novembre 2006	1 ^{er} octobre 2021	30 septembre 2026	EU1020210133
6	HEXAFRET	20 décembre 2019	1 ^{er} janvier 2025	27 octobre 2029	EU1020240231
7	INRAIL	5 décembre 2024	5 décembre 2025	4 décembre 2030	EU1020250387
8	LINEAS	5 juillet 2007	12 juin 2024	18 mars 2026	EU1020240125
9	MEDWAY OPERADOR FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS S.A	30 juin 2025	30 juin 2025	29 juin 2030	EU1020250233
10	MERCITALIA RAIL	28 décembre 2016	15 septembre 2021	14 septembre 2026	EU1020220018
11	OSLO	7 mars 2022	1 ^{er} mars 2024	6 mars 2027	EU1020240044
12	RENFE VIAJEROS	19 août 2016	3 février 2025	31 janvier 2027	EU1020240293
13	SBB CARGO France	21 novembre 2024	21 novembre 2024	20 novembre 2029	EU1020240259
14	SNCF VOYAGEURS	20 décembre 2019	7 novembre 2025	6 novembre 2030	EU1020250355
15	SNCF VOYAGEURS ÉTOILE D'AMIENS	8 août 2024	8 août 2024	7 août 2029	EU1020240175
16	SNCF VOYAGEURS LOIRE-OCÉAN	12 juillet 2024	12 juillet 2024	11 juillet 2029	EU1020240152
17	SNCF VOYAGEURS SUD AZUR	12 juin 2024	12 juin 2024	11 juin 2029	EU1020240126
18	SVI	1 ^{er} décembre 2011	8 juillet 2022	11 août 2026	EU102022068
19	THI FACTORY - THALYS	26 novembre 2014	20 juillet 2023	19 juillet 2028	EU1020230168

Liste des entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence ou l'ANS concernée en cours de validité sur une ou plusieurs sections-frontières du réseau du système ferroviaire français au 31/12/2025

Certificats délivrés depuis la mise en application du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, le 16 juin 2019 en France.

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ	NIE
1	CAPTRAIN ESPAÑA	28 mars 2019	20 juillet 2023	19 juillet 2028	EU1020230184
2	DB CARGO ITALIA S.R.L	21 octobre 2016	16 septembre 2025	8 décembre 2026	EU1020250299
3	RENFE MERCANCÍAS	4 décembre 2015	15 décembre 2025	13 décembre 2030	ES1020250391
4	Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)	30 septembre 2015	30 juillet 2024	29 juillet 2029	EU1020240168
5	TRANSERVI S.A.U.	3 décembre 2025	3 décembre 2025	21 avril 2027	ES1020250384
6	TRENITALIA	31 mars 2010	12 juin 2025	28 janvier 2030	EU1020250221
7	VLEXX GMBH	29 octobre 2014	7 mai 2024	6 mai 2029	EU102024009

Liste des gestionnaires d'infrastructure disposant d'un agrément en cours de validité au 31/12/2025

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
1	CFF I	25 octobre 2019	1 ^{er} janvier 2022	31 décembre 2026
2	CFL	23 octobre 2015	15 octobre 2024	16 avril 2028
3	EIFPAGE RAIL EXPRESS (ERE)	21 février 2017	17 janvier 2022	17 janvier 2027
4	EUROTUNNEL	1 ^{er} mars 2021	27 mars 2024	26 mars 2026
5	GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE	15 décembre 2010	8 décembre 2025	7 décembre 2030
6	HAROPA PORT DE PARIS	3 juillet 2012	1 ^{er} juillet 2022	1 ^{er} juillet 2027
7	LINEA FIGUERAS PERPIGNAN SA	15 décembre 2010	23 septembre 2025	22 septembre 2030
8	LISEA	31 mars 2017	22 mars 2022	22 mars 2027
9	OC'VIA	4 septembre 2017	5 septembre 2022	4 septembre 2027
10	RFI	30 avril 2018	21 juin 2024	20 juin 2029
11	SNCF RÉSEAU	22 décembre 2009	2 avril 2024	1 ^{er} juillet 2026
12	TSO	16 janvier 2025	16 janvier 2025	15 janvier 2030

Liste des gestionnaires d'infrastructure conventionnés disposant d'un agrément en cours de validité au 31/12/2025

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
1	COLAS RAIL INFRA SERVICES	1 ^{er} septembre 2023	2 septembre 2024	16 juillet 2028
2	SFERIS	18 avril 2018	2 septembre 2025	5 avril 2028
3	SOCORAIL	11 juin 2018	29 janvier 2025	30 avril 2028
4	TRANSDEV RAIL	11 décembre 2018	11 décembre 2023	10 décembre 2028

Liste des organismes de formation à la conduite de train disposant d'un agrément en cours de validité

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
1	ACADÉMIE BY TRANSDEV	21 décembre 2010	17 décembre 2025	16 décembre 2030
2	ALSTOM TRANSPORT SA – ALSTOM Training & Simulation	4 avril 2024	4 avril 2024	3 avril 2029
3	CA2P	25 septembre 2023	25 septembre 2023	24 septembre 2028
4	CAPTAIN FORMATION	1 ^{er} janvier 2006	24 septembre 2021	24 septembre 2026
5	CIFFCO	14 octobre 2009	4 septembre 2024	3 septembre 2029
6	COLAS RAIL - CAMPUS FER	12 avril 2010	5 mars 2025	4 mars 2030
7	DB CARGO France	28 août 2007	7 juillet 2022	7 juillet 2027
8	DIGIRAIL	15 avril 2019	5 avril 2024	4 avril 2029
9	ÉCOLE DE GESTION DES RISQUES	14 juin 2018	8 novembre 2024	7 novembre 2029
10	ETF - ETF ACADEMY	8 janvier 2019	29 novembre 2023	28 novembre 2028
11	FERROTRAINJOB	13 février 2020	4 décembre 2024	3 décembre 2029
12	FORM@FER	6 octobre 2025	6 octobre 2025	5 octobre 2030
13	GTIF	26 juin 2008	16 janvier 2023	15 janvier 2028
14	HEXAFRET - CAMPUS HEXAFRET	26 août 2008	8 avril 2024	7 avril 2029
15	LINEAS - LINEAS ACADEMY	25 janvier 2019	10 janvier 2024	9 janvier 2029
16	OMNIFER	12 juillet 2019	20 juin 2024	19 juin 2029
17	PLATE FORME	9 mars 2015	5 mars 2025	4 mars 2030
18	RATP	3 avril 2024	3 avril 2024	2 avril 2029



	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
19	SNCF RÉSEAU-OF	18 décembre 2015	6 novembre 2025	5 novembre 2030
20	SNCF VOYAGEURS UNFT	12 avril 2017	11 avril 2022	11 avril 2027
21	THI FACTORY	22 avril 2024	22 avril 2024	21 avril 2029

Liste des organismes d'évaluation disposant d'un agrément en cours de validité

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
1	COLAS RAIL - CAMPUS FER	16 mars 2012	13 mai 2025	12 mai 2030
2	FERROTRAINJOB	13 février 2020	29 novembre 2024	28 novembre 2029
3	INFRATEK	4 février 2022	4 février 2022	4 février 2027
4	LINEAS - LINEAS ACADEMY	15 octobre 2021	15 octobre 2021	15 octobre 2026
5	RATP	3 septembre 2024	3 septembre 2024	2 septembre 2029
6	THI FACTORY	22 avril 2024	22 avril 2024	21 avril 2029

Liste des organismes chargés des examens disposant d'un agrément en cours de validité

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ
1	ALSTOM TRANSPORT SA – ALSTOM Training & Simulation	4 avril 2024	4 avril 2024	3 avril 2026
2	CAPTRAIN France - CAPTRAIN Formation	29 avril 2013	28 novembre 2022	28 novembre 2027
3	CIFFCO	3 mai 2013	3 avril 2023	2 avril 2028
4	COLAS RAIL - CAMPUS FER	18 juillet 2013	31 juillet 2023	30 juillet 2028
5	DB CARGO France	25 juin 2013	27 mars 2023	26 mars 2028
6	GTIF	30 mai 2013	3 avril 2023	2 avril 2028
7	HEXAFRET - CAMPUS HEXAFRET	29 juillet 2024	29 juillet 2024	28 juillet 2026
8	LINEAS - LINEAS ACADEMY	15 octobre 2021	15 octobre 2021	15 octobre 2026
9	RATP	3 juin 2024	3 juin 2024	2 juin 2026
10	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE DIJON	14 décembre 2018	29 novembre 2023	28 novembre 2028
11	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE LILLE	25 mars 2013	28 mars 2023	27 mars 2028
12	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE LYON	26 avril 2013	28 mars 2023	27 mars 2028
13	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE RENNES	5 avril 2013	28 mars 2023	27 mars 2028
14	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE SAINT-DENIS	14 décembre 2018	13 décembre 2023	12 décembre 2028
15	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE TOULOUSE	14 décembre 2018	13 décembre 2023	12 décembre 2028
16	SNCF VOYAGEURS - CAMPUS TRACTION DE TOURS	14 mai 2013	28 mars 2023	27 mars 2028
17	SNCF VOYAGEURS - UNFT - CAMPUS TRACTION DE NANCY	26 avril 2013	28 mars 2023	27 mars 2028

Liste des entités en charge de l'entretien disposant d'un certificat de conformité en cours de validité

	NOMS	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE	DATE DE FIN DE VALIDITÉ	NIE
1	RATP Cap Arc Sud et Ouest	13 juin 2025	13 juin 2025	12 juin 2030	FR/30/0021/0001
2	TRANSDEV RAIL	26 février 2024	25 août 2025	24 août 2030	FR/31/0025/0002

4.9 Glossaire et sigles

AMM	autorisation de mise sur le marché
ANS	autorité nationale de sécurité
AS	agrément de sécurité
ATESS	acquisition et traitement des événements de sécurité en statique (la « boîte noire » d'une rame)
ATO	<i>automatic train operation</i> (pilotage automatique des trains)
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BIM'	bulletin d'information bimestriel (publication EPSF)
CCS	contrôle commande et signalisation
CE	Commission européenne
CIG	Commission intergouvernementale (tunnel sous la Manche)
COP	Contrat d'objectifs et de performance
CSM ASLP	<i>Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the safety Performance</i>
CSU	certificat de sécurité unique
CYRUS	nouvelle dénomination de la base de données de notification des événements de sécurité (ex-SCOTES)
DDS	dossier de définition de la sécurité
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DPP	dossier de présentation du projet
DPS	dossier préliminaire de sécurité
DRN	document des références nationales
DS	dossier de sécurité
DSI	décret dit « DSI » : décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire
DTS	dossier technique de sécurité
EBA	l'ANS allemande
ECE	entité en charge de l'entretien
EF	entreprise ferroviaire
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, également dénommée « Agence » dans ce rapport
ERTMS	<i>European Rail Traffic Management System</i>
ETCS	<i>European Train Control System</i>
ETP	équivalent temps plein

FOH	facteurs organisationnels et humains
GI	gestionnaire d'infrastructure
GSM-R	<i>Global System for Mobile Communications Railway</i>
HPA	haut potentiel d'apprentissage
IGEDD	inspection générale de l'environnement et du développement durable
ILGGRI	<i>International Liaison Group of Government Railway Inspectorates</i>
IRSC	<i>International Railway Safety Council</i>
ISC	indicateur de sécurité commun
JAR	Journée d'animation réglementaire
JNS	<i>Joint Network Secretariat</i>
KVB	contrôle de vitesse par balise
LOM	loi d'orientation des mobilités
MBGP	nombre de morts et blessés graves pondérés, correspondant à la somme du nombre de personnes tuées et de 0,1 fois le nombre de personnes grièvement blessées.
MSC	méthode de sécurité commune
OFT	Office fédéral des transports (l'ANS suisse)
ORR	<i>Office of Rail and Road</i> (l'ANS britannique)
OSC	objectif de sécurité commun
OSCAR	nouvel outil de suivi des contrôles
OSS	<i>One Stop Shop</i> (« Guichet unique » de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
PN	passage à niveau
RÉSYGESS	RÉsilience des SYstèmes de GEStion de la Sécurité
RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
REV	Registre européen des véhicules
REx	retour d'expérience
RISC	Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire
RNL	Registre national des licences de conducteurs
RNV	Registre national des véhicules



2025



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

