

Rapport annuel sécurité 2025



SNCF Réseau

Direction de la sécurité, de la sûreté et des risques
15-17, rue Jean-Philippe Rameau
93 212 La Plaine Saint-Denis Cedex

Mai 2026

Rapport annuel **sécurité** **2025**

Sommaire

01

Analyse de l'évolution de la sécurité ferroviaire des activités de SNCF Réseau sur le réseau interopérable

P.06

02

Résultat de la surveillance des activités de SNCF Réseau en matière de sécurité

P.72

03

Analyse des modifications importantes de la législation et de la réglementation concernant la sécurité

P.78

Annexes P.106

Glossaire P.119

04

Mise en œuvre des Mesures de Sécurité Communes (MSC)

P.82

05

Santé sécurité au travail (SST)

P.92

06

Autres actions visant à améliorer la sécurité du réseau interopérable gérées par SNCF Réseau

P.98

Préambule

Le rapport annuel de sécurité répond à l'obligation d'information faite à SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, selon les termes de l'article 105 du décret n°2019-525 du 27 mai 2019. Le contenu de ce rapport répond aux exigences de l'article 14 de l'arrêté du 9 décembre 2021.

→ **Son périmètre correspond à l'ensemble des lignes du réseau ferré national interopérable sur lesquelles des missions de GI sont assurées par SNCF Réseau. Il couvre donc l'ensemble des lignes du réseau ferré national exceptées :**

- la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA, Tours-Bordeaux) gérée par LISEA, titulaire d'un agrément de GI ;
- la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (BPL, Le Mans-Rennes) et le contournement Nîmes-Montpellier (CNM), pour ce qui concerne la maintenance de l'infrastructure assurée par un partenariat public-privé (PPP) titulaire d'un agrément de GI ;
- les sections de lignes exploitées par un gestionnaire d'infrastructure étranger titulaire d'un agrément de GI sur le territoire français¹ ;
- les lignes confiées par SNCF Réseau à des gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC) pour ce qui concerne les missions de gestion de l'infrastructure qui leur sont déléguées² ;
- les lignes dont l'autorité de sécurité est le préfet : lignes à voie métrique³ et lignes des trams-trains T4, T11 et T13 en Île-de-France et Rond-Point Strickler - Lutterbach.

Les chiffres présentés dans ce rapport ont été arrêtés, sauf mention contraire, au 15 février 2026 ; en fonction du résultat des investigations obtenu après cette date certains chiffres sont ainsi susceptibles d'évoluer de quelques unités, lors de la production du rapport annuel sécurité de l'année suivante.

¹ Il s'agit des lignes :

- frontière franco-italienne – Modane pour ce qui concerne la maintenance et la gestion opérationnelle des circulations assurées par RFI
- frontière franco-suisse – Annemasse pour ce qui concerne l'accès au réseau, la maintenance et la gestion opérationnelle des circulations assurés par les CFF

² Il s'agit des lignes :

- dont l'exploitation et la maintenance ou l'entretien de l'infrastructure sont confiés à des GIC : les lignes Carhaix-Guingamp, Guingamp-Paimpol et Clamecy – Cercy-la-Tour.
- dont la maintenance ou l'entretien de l'infrastructure seulement est confié à des GIC :

– Verdun – Dugny	– Saint Omer - Lumbres
– Pont-St-Vincent – Rosières	– Gray – Villers-les-Pots
– Neufchâteau – Gironcourt	– Nuits-sous-Ravières – Brion-sur-Ource
– Oiry – Sézanne – Esternay	– Coolus – Luyères
– Mézy – Artonges	– Brienne-le-Château – Valentigney - Vitry-le-François
– Compiègne – Lamotte	– Chaugey – Chemin-Peseux
– Desvres – Hesdigneul	– Arzembouy – Nevers

³ **Ligne** Blanc-Argent dans le Loir-et-Cher, ligne dite « du Train jaune », de Villefranche – Vernet-les-Bains à Latour-de-Carol, dans les Pyrénées-Orientales, et ligne Saint-Gervais – Vallorcine, en Haute-Savoie.

Édito du DGA Sécurité

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure de l'essentiel du réseau ferré français, développe une offre de service pour les 15 000 trains quotidiens de fret et de voyageurs. L'entreprise assure l'exploitation, la maintenance et la modernisation de ses 28 000 kilomètres de ligne et vise sans cesse à en améliorer le niveau de sécurité. Longtemps concentrée prioritairement sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, au cœur de son métier, l'entreprise s'est progressivement attachée à appréhender toutes les sécurités ; nous travaillons dorénavant en sécurité globale.



L'année 2025, une nouvelle organisation « Résonances » pour répondre aux enjeux de régénération du réseau.

Le premier semestre 2025 a mobilisé les équipes de l'entreprise sur la définition de la nouvelle organisation « Résonances », avec un volet important portant sur le maintien du niveau de sécurité. Les travaux ont été menés afin de mettre en œuvre les objectifs fixés par le Président pour cette nouvelle organisation pour répondre au mieux aux enjeux de régénération du réseau.

Les objectifs se décomposaient en 4 points :

- déconcentrer et standardiser au travers d'une articulation forte entre le national et les territoires ;
- responsabiliser les territoires avec un abaissement du centre de décision et de la capacité d'action ;
- améliorer la performance globale permettant une augmentation de recette, dans un contexte d'augmentation du volume de travaux ;
- assurer une transformation culturelle durable qui renforce la confiance de chacun.

L'organisation a été mise en place au 8 juillet 2025.

La convention sécurité

Les 12 et 13 novembre, près de 900 managers étaient réunis pour la Convention Sécurité Groupe 2025.

Trois ans après la Convention Sécurité de Lille qui avait validé une nouvelle approche du programme PRISME avec la création de trois piliers et sept orientations, la Convention 2025 s'était fixée pour objectifs de réaffirmer la place de la sécurité dans le groupe SNCF avec la participation de Geodis et Keolis pour souligner les synergies des différents programmes et valider la politique sécurité du groupe.

Les participants ont travaillé sur le leadership en sécurité et sur l'exigence attendue de la part de chaque manager d'une mise en pratique effective de notre culture de sécurité. Les nombreux échanges organisés tout au long de ces deux demi-journées de travail ont ainsi permis de partager et construire les modalités d'une diffusion et d'un ancrage performants des pratiques de sécurité. Des dizaines de bonnes pratiques ont ainsi été diffusées et discutées, chacun pouvant y trouver des solutions pour répondre à ses problématiques locales.

L'année 2025 a été marquée par la poursuite de l'amélioration progressive et globale de la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Le résultat de l'indicateur de sécurité commun portant sur les accidents significatifs tels que définis par la réglementation européenne montre une forte baisse sur 2025, avec un nombre d'événements près de 20% inférieur à celui de 2024.

Sur le périmètre des activités de SNCF Réseau, les divers plans d'actions, constitués sur la base de l'analyse des événements, et l'augmentation des investissements dans l'infrastructure semblent porter leurs fruits.

RÉSONANCES

Le niveau de sécurité technique des équipements constitutifs de l'infrastructure ferroviaire, la voie ou la signalisation s'améliore ou reste relativement stable. Ces indicateurs confirment le haut niveau de sécurité du mode ferroviaire dans l'éventail des types de mobilité.

A contrario, les erreurs dans l'application des procédures de circulation restent un sujet de préoccupation, avec une augmentation du nombre d'événements après une relative stabilisation en 2024. Le plan de réduction des erreurs de circulation sera révisé en 2026 afin de répondre pleinement à la volonté de SNCF Réseau de maîtriser le risque. Il prendra en 2026 la forme d'un programme métier.

Les événements liés au heurt de personnes non autorisées dans les emprises ferroviaires et aux passages à niveau restent la contribution majeure en matière de décès sur le réseau ferré. Ces événements sont à l'origine de l'essentiel des décès et blessés graves sur le réseau.

Après une forte baisse du nombre de collisions à un passage à niveau en 2024, le nombre d'événements remonte en 2025 tout en restant dans la moyenne des dernières années. Le nombre de décès augmente également dans une moindre mesure.

Même si les constats immédiats réalisés après les accidents montrent que ces accidents sont dus à des comportements des usagers de la route non conformes aux règles de franchissements des passages à niveau, et donc peu maîtrisables par SNCF Réseau, nous sommes engagés dans des actions proactives. Ces actions vont de la sensibilisation des usagers à la suppression de PN, en passant par la mise en place d'équipements spécifiques (pour une meilleure visibilité ou détecter les traversées intempestives par exemple).

Le nombre de heurts de personnes non autorisées (personnes présentes dans les emprises ferroviaires à proximité des voies ou sur les voies sans y être autorisées) est à un niveau plus bas qu'en 2024 mais reste très variable d'une année sur l'autre. Ces accidents sont une conséquence du manque de conscience du risque particulier qu'est le système ferroviaire avec des trains qui arrivent vite et qui nécessitent une très longue distance pour s'arrêter.

Dans le domaine de la santé et la sécurité au travail, la baisse du taux de fréquence des accidents de travail reste en deçà des objectifs de SNCF Réseau.

SNCF Réseau s'était fixé un objectif ambitieux avec une baisse du taux de fréquence de 35 % sur la période 2018 – 2026. Cependant, le nombre reste stable depuis 4 ans, après une forte baisse sur les 4 années précédentes. Par ailleurs, nous déplorons 3 décès de salariés d'entreprises partenaires lors d'opérations de travaux sur l'année 2025. Ainsi, le programme « Nos Vies, Notre Priorité », qui a vocation à lutter contre l'accidentologie au travail grave et mortelle, reste d'actualité.

La sûreté du réseau qui demeure un enjeu en matière de sécurité mais surtout de régularité.

Le nombre de faits sûreté reste contenu (avec une stabilité par rapport à 2024). Ils sont constitués en majorité par des pénétrations dans les emprises exposant les fautifs au risque de heurt par un train ou à une électrification. Cependant les actes évoluent vers des faits de haute intensité pouvant parfois s'assimiler à des actes de sabotage. Au-delà du risque pour la sécurité que constituent les actes de malveillance (pose d'obstacles sur la voie par exemple), ils ont un fort impact sur les clients du transport ferroviaire avec un nombre de minutes perdues par les circulations qui a augmenté de 35 % sur les 4 dernières années, sans compter les trains annulés.

Analyse de l'évolution de la sécurité ferroviaire

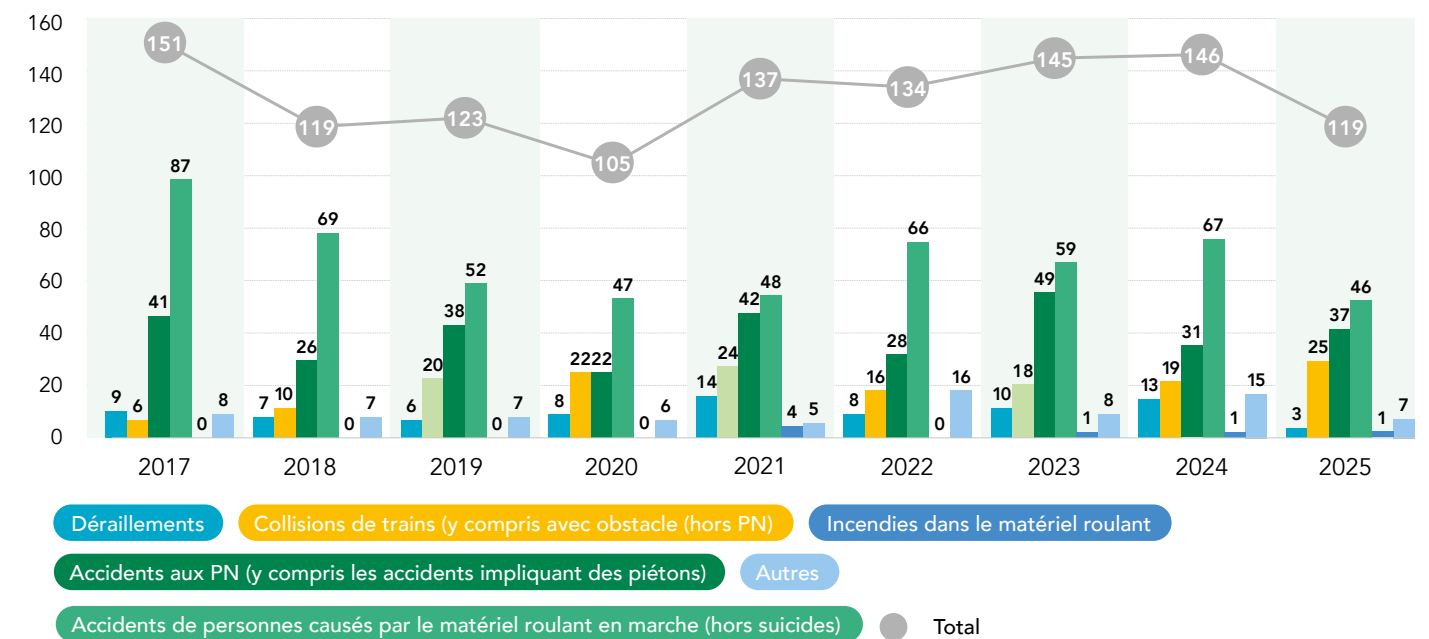
des activités de SNCF Réseau sur le réseau interopérable

1	Évolution des indicateurs de sécurité communs non techniques définis par l'ERA	P.07
2	Analyse du nombre d'incidents de sécurité survenus sur le réseau ferré national : indicateurs de sécurité particuliers (ISP) définis par l'EPSF	P.12
3	Faits de sécurité de gravité 4 et plus de l'exploitation ferroviaire, chiffres et commentaires	P.21
4	Évolution des ISC et autres indicateurs techniques majeurs et autres réalisations de l'année	P.22
5	Principaux accidents	P.40
6	Point sur les recommandations émises par le BEAT vis-à-vis de SNCF Réseau	P.43
7	Gestion du risque ferroviaire en gare	P.50
8	Gestion des enjeux de sûreté (atteinte des objectifs fixés, indicateurs, actions, politiques)	P.51
9	Gestion des risques d'incendie (atteinte des objectifs fixés, indicateurs, actions, politiques)	P.56
10	Gestion des RNT (atteinte des objectifs fixés, indicateurs, actions, politiques)	P.58
11	Gestion des risques cyber (atteinte des objectifs fixés, indicateurs, actions, politiques)	P.66
12	Gestion des convois du GI	P.67
13	Bilan de la mise en œuvre de la remontée des événements de SNCF Réseau vers l'EPSF	P.71

1. Évolution des indicateurs de sécurité communs non techniques définis par l'ERA

1.1 Évolution des accidents significatifs

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS SIGNIFICATIFS DEPUIS 2017



Les accidents significatifs sont définis par la directive européenne n°2016-798 du 11 mai 2016. Ils sont qualifiés ainsi dès lors que leurs conséquences humaines ou matérielles dépassent un certain seuil et qu'un train en mouvement y a été impliqué. Les chiffres présentés dans la suite sont l'ensemble des événements qui répondent à la définition, quel que soit l'exploitant à l'origine de l'événement.

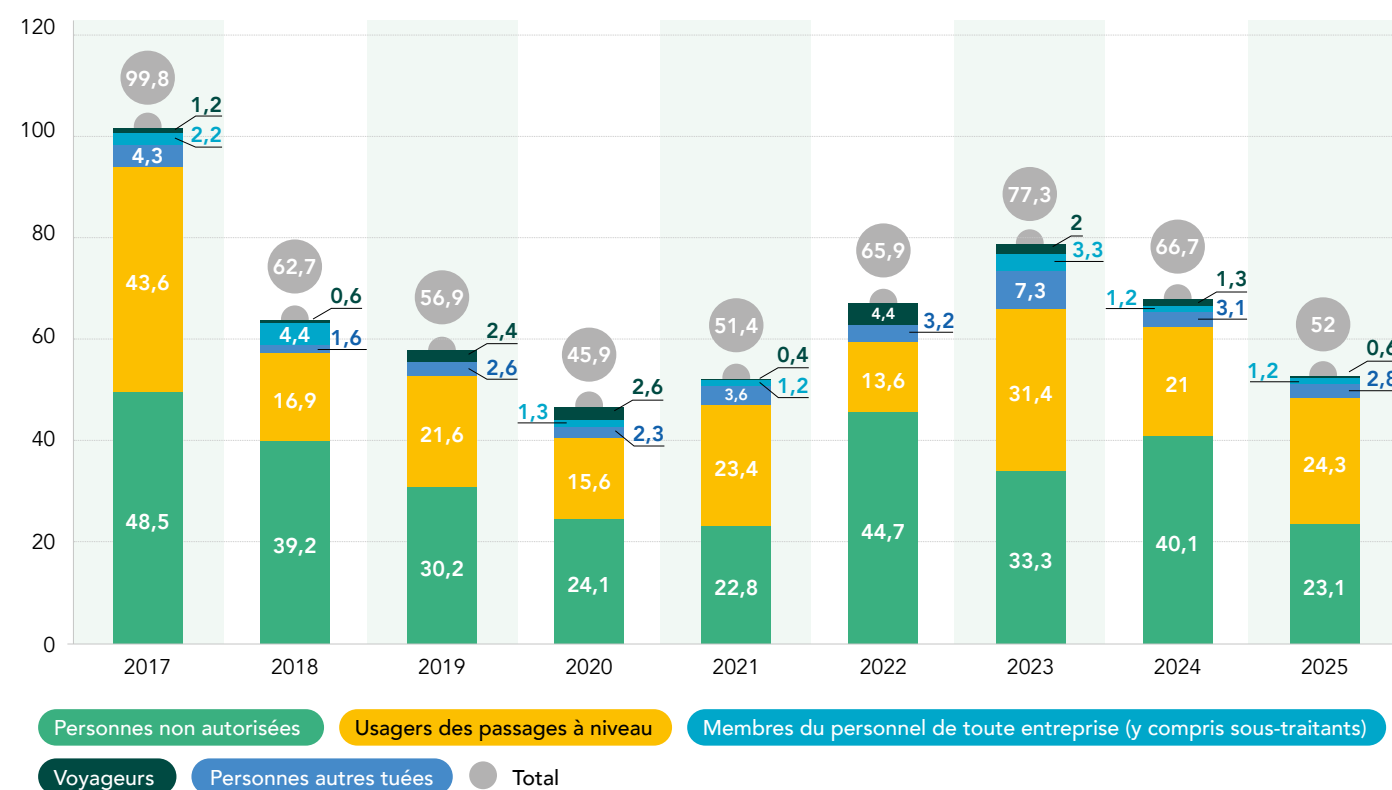
En 2025, le nombre total d'accidents significatifs est en nette baisse par rapport à 2024, et présente son meilleur résultat depuis 2020. Les accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche (hors suicide) sont la première cause des accidents significatifs et ont diminué d'environ 32% par rapport à l'année 2024.

→ **Les accidents au PN sont en hausse (+ 19%),** après une année de forte baisse (- 37%) en 2024, et les collisions de trains (hors PN) sont en hausse d'environ 30%.

→ **Les déraillements ont été divisés par quatre** et les causes « autres » ont été divisées par deux en 2025. Pour les causes « autres », il s'agit des accidents significatifs (dépassant les seuils d'importance des dommages ou conséquences) qui n'entrent dans aucune des 5 catégories d'accidents significatifs spécifiques (collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes et incendies).



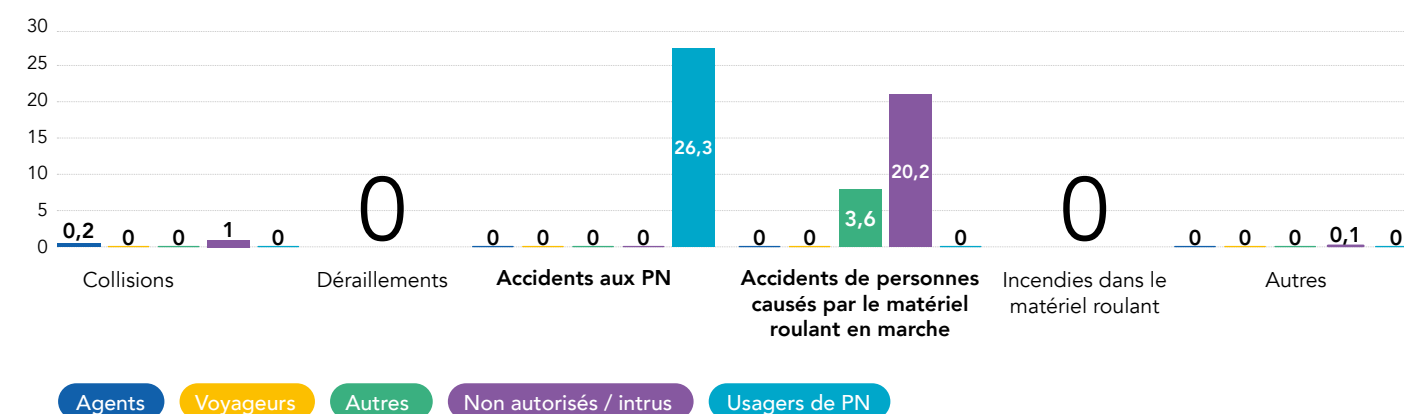
1.2 Évolution des tués et des blessés graves



Le nombre de tués et blessés graves, poursuit en 2025 sa tendance à la baisse (-23%) initiée en 2023 et retrouve des valeurs comparables à celles de 2021. Au niveau des catégories, ce sont les personnes non autorisées sur le réseau qui ont le plus diminuée en 2025 (-43%). L'année est également marquée par une légère hausse des tués, ou blessés graves, pour les usagers au passage à niveau (+14%).

Les chiffres présentés excluent les cas de suicides: il s'agit d'actes volontaires à distinguer. Lors d'un accident, la question du suicide est systématiquement posée. L'accident n'est considéré comme suicide que lorsque ce dernier est avéré et confirmé par l'officier de police judiciaire. À défaut de cette confirmation ou de la connaissance par SNCF Réseau de cette confirmation, l'événement reste considéré comme un accident et est compté dans ces chiffres.

CHIFFRES PONDÉRÉS DES TUÉS ET BLESSÉS GRAVES PAR TYPES DE VICTIMES ET CATÉGORIES D'ACCIDENTS 2025



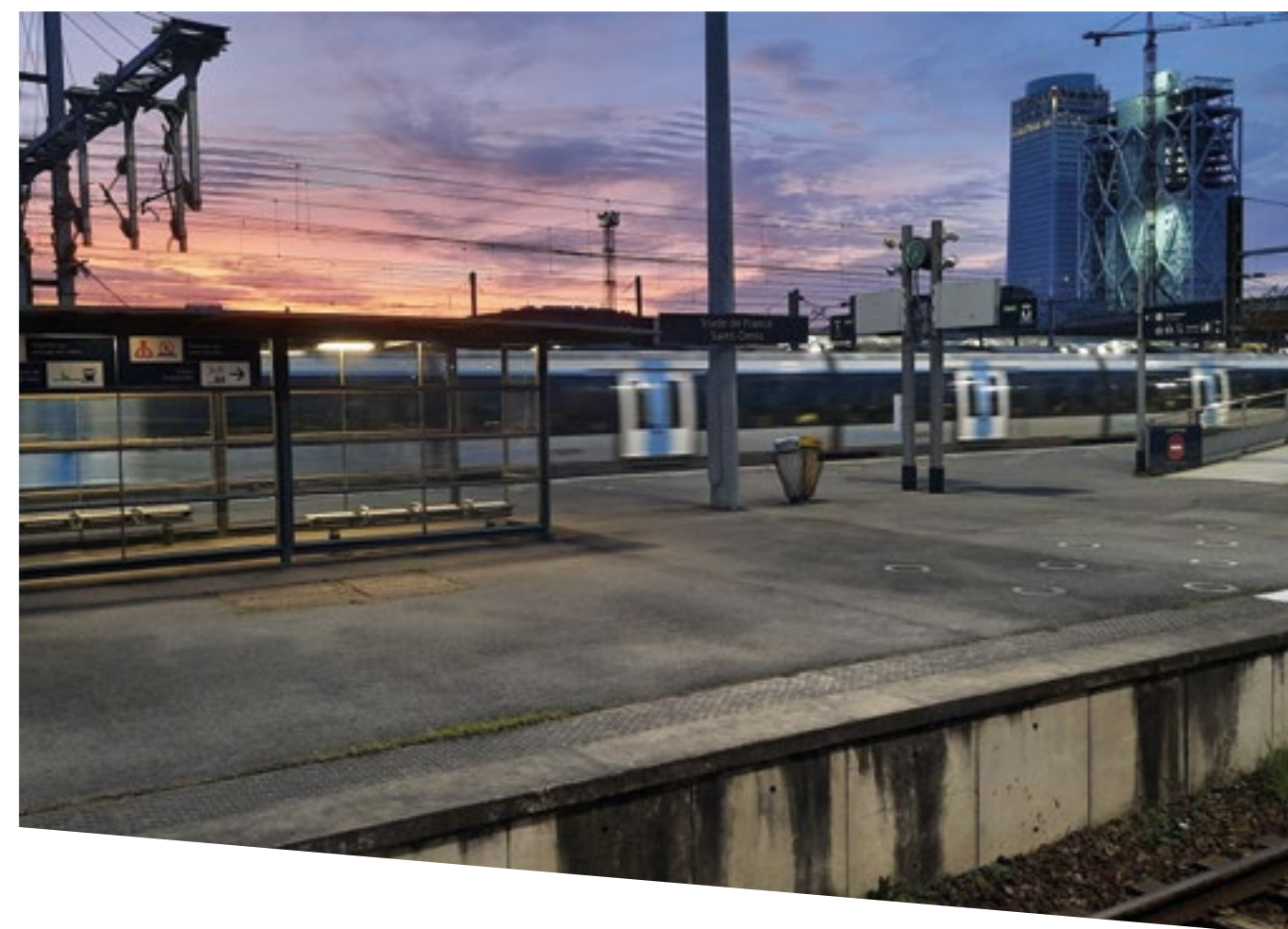
Deux catégories principales englobent pratiquement la totalité des tués et blessés graves en 2025:

→ Les accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement

Dans cette catégorie, les victimes sont essentiellement des personnes non autorisées s'étant introduites illégalement dans les emprises ferroviaires ou s'étant engagées sur une traversée des voies du public en gare sans respecter la signalisation, les suicides étant comptés à part;

→ Les accidents aux passages à niveau

Les victimes sont dans la quasi-totalité, des usagers de la voirie routière des passages à niveau. L'incidentologie aux passages à niveau est détaillée plus loin.



1.3 Analyse des objectifs de sécurité communs (ERA)

La démarche communautaire en matière de sécurité ferroviaire vise, après avoir développé les outils de mesure partagés que sont les indicateurs de sécurité communs, à garantir dans chaque état membre un niveau de sécurité minimal.

Des **valeurs nationales de référence (VNR)** sont définies par la Commission européenne afin de quantifier les performances attendues en matière de sécurité des systèmes ferroviaires des États membres. La décision 2009/460/CE définit « la VNR comme une mesure de référence indiquant pour l'État membre concerné le niveau maximal acceptable pour une catégorie de risque ferroviaire. »

L'atteinte de ces objectifs est évaluée annuellement pour l'année A-2 par la Commission européenne pour différentes catégories de risques : vis-à-vis des passagers, des employés, des usagers des PN, des intrus, des personnes autres et de l'ensemble de la société.

Les chiffres 2025 ont été calculés sur la base des ISC mis à disposition par l'ERA.

Par ailleurs, la décision susmentionnée établit les objectifs de sécurité communs (OSC) pour chaque catégorie de risque. Les OSC sont les valeurs limites des VNR afin de définir un seuil minimal de niveau de sécurité dans les États membres.

L'évaluation des performances de sécurité des États membres consiste à vérifier, pour chaque catégorie de risque, (I) que la performance observée de l'année (OSP) n'est pas supérieure à la VNR définie dans la décision européenne du 23 avril 2012 (modifiée) relative à la seconde série d'objectifs de sécurité communs pour le système ferroviaire, ou (II) que la moyenne pondérée mobile sur cinq ans (MWA) n'est pas supérieure à la VNR majorée de 20 %.

À l'exception des valeurs de risque pour les voyageurs, exprimées par milliards de voyageurs.km et par millions de trains de voyageurs.km, les valeurs de risque sont exprimées par millions de trains.km.

Catégorie de risques	Valeur nationale de référence	Objectif de sécurité commun	Performance observée (OSP) * 10 ⁹						
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Les voyageurs (km.Trains voyageurs)	22,5.10 ⁻⁹	170.10 ⁻⁹	1,58	6,38	8,75	1,04	11,27	5,26	3,16
Les voyageurs (km.Voyageurs)	0,11.10 ⁻⁹	1,65.10 ⁻⁹	0,007	0,03	0,04	0,01	0,043	0,018	0,012
Le personnel	6,06.10 ⁻⁹	77,9.10 ⁻⁹	9,93	0,22	3,67	3,39	0,00	7,360	0,416
Les usagers de PN	78,7.10 ⁻⁹	710.10 ⁻⁹	38,15	48,11	44,06	51,90	32,89	69,80	43,73
Les autres	7,71.10 ⁻⁹	14,5.10 ⁻⁹	4,06	5,79	6,50	8,30	6,75	16,06	4,37
Les personnes non autorisées	67,16.10 ⁻⁹	2050.10 ⁻⁹	88,04	67,26	68,07	54,90	92,35	74,71	85,59
La société	179,94.10 ⁻⁹	2590.10 ⁻⁹	141,53	126,73	129,65	118,80	141,26	172,39	138,90

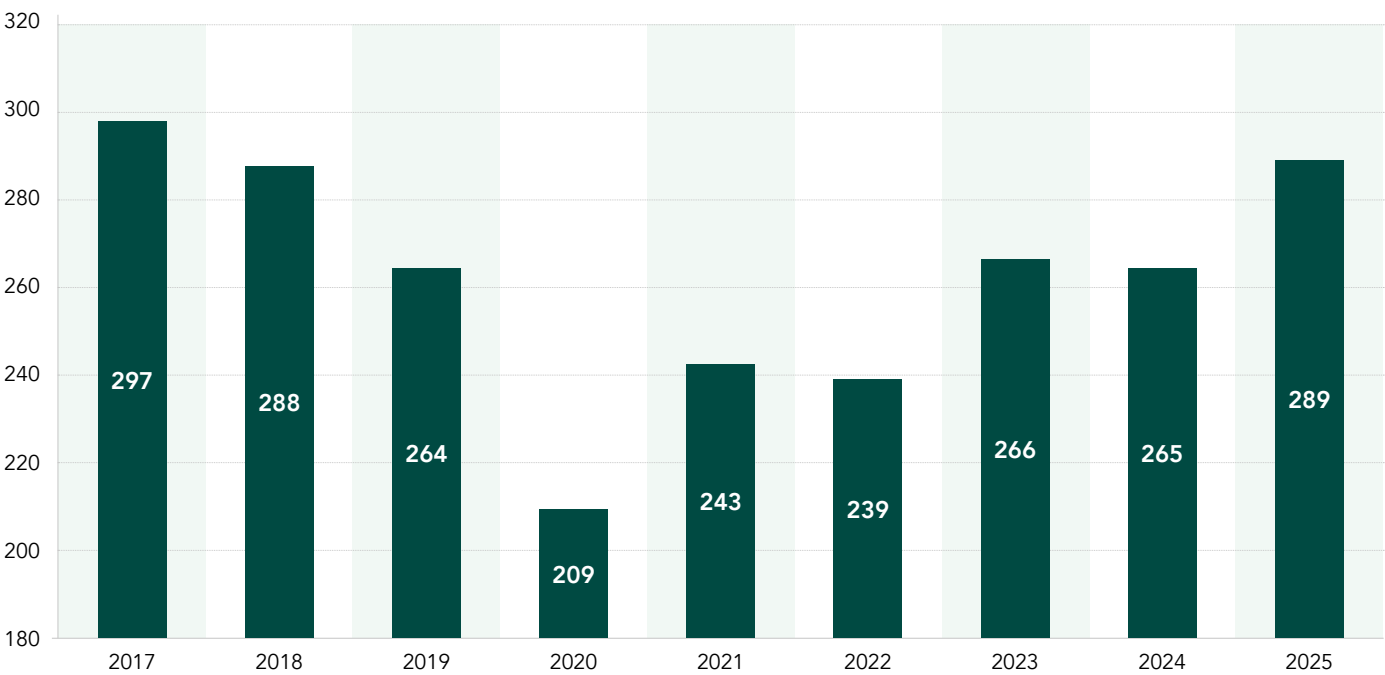
Un seul indicateur de risque dépasse la valeur de référence nationale sur la base de la performance observée, les personnes non autorisées. Néanmoins, la moyenne mobile des valeurs observées sur les cinq dernières années égale à 73,13 reste dans la marge des 20%



1.4 Évolution du nombre des suicides

Après une baisse continue entre 2017 et 2022, l'année 2020 étant très spécifique du fait de la pandémie de Covid-19, on assiste à une remontée des faits de suicides depuis 2023. SNCF Réseau suit avec attention cette évolution et renforce ses dispositifs anti-intrusion, comme les clôtures ou la prévention contre les risques. Notamment SNCF Réseau est partie prenante de la journée de sensibilisation du public aux intrusions dans les emprises ferroviaires (TRESPAD an anglais) qui se déroule à Paris en juin 2026. Cette journée s'inscrit dans une démarche mondiale menée par l'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) de sensibilisation du public aux risques encourus à proximité des voies et dans les emprises ferroviaires, afin de diminuer les risques, améliorer la sécurité, prévenir les accidents, les incidents et réduire le nombre de victimes.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE SUICIDES



2. Analyse du nombre d'incidents de sécurité

survenus sur le réseau ferré national : indicateurs de sécurité particuliers (ISP) définis par l'EPSF

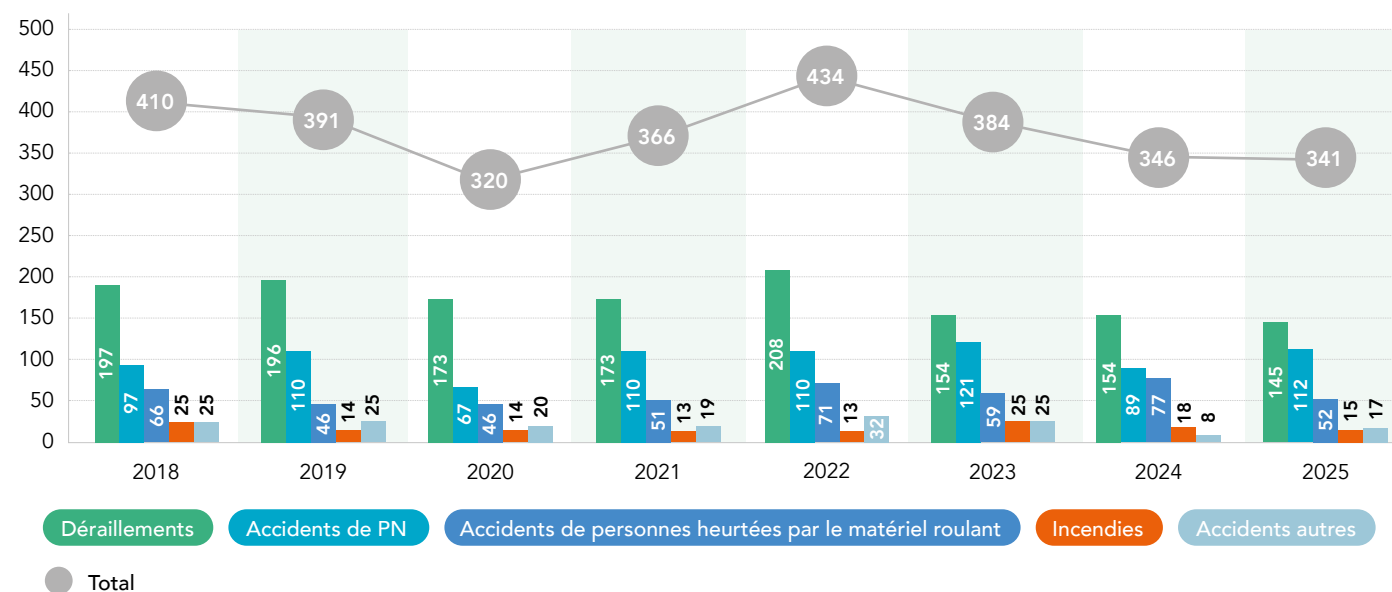
Depuis 2019, SNCF Réseau agrège, dans une base de données de suivi informatique dénommée PROCIDA :

- l'incidentologie observée sur le réseau ferré national, renseignée par la saisie manuelle des événements entrant dans les définitions de la nomenclature précisant les événements donnant lieu à enquête (dites « données ISCHIA »)
- des incidents issus de la base de données BREHAT qui recense tous les événements exploitation détectés par les centres opérationnels de gestion des circulations de SNCF Réseau, dont une partie seulement concerne la sécurité. Cette source de données complémentaire permet de collecter des événements de sécurité, dont

la gravité est mineure (quasi exclusivement de niveau 1 ou 2), et de tendre vers une meilleure exhaustivité du suivi de l'incidentologie, communiquée quotidiennement à l'EPSF. L'essentiel de ces événements sont des collisions.

Depuis 2020, une nouvelle source d'information a été ajoutée, à partir des fichiers de données de retour d'expérience techniques. Ces ajouts ont conduit à ce que la base de données PROCIDA soit plus complète que les seules données ISCHIA et BREHAT. Chaque famille de ces événements de sécurité est détaillée plus loin. Ces chiffres couvrent l'ensemble des gravités des événements donc beaucoup d'entre eux (gravité 1 à 4) ne sont pas à proprement parler des « accidents » puisqu'ils n'ont eu aucune conséquence matérielle ni humaine.

ACCIDENTS HORS COLLISIONS



Les accidents hors collisions poursuivent une baisse constante depuis 2022. L'année 2025 affiche le résultat le plus bas depuis 2020. Les déraillements, historiquement la 1^{re} cause de cette série, sont en baisse de 6%. Le suivi des accidents au PN, 2^e cause de cette série, sont en augmentation (+ 25%), mais affichent toutefois une amélioration par rapport à 2023 (- 8%). En 3^e position, les accidents de personnes heurtées par un matériel roulant, sont en baisse (-33 %). La 4^e cause, sont les accidents dit

« autres » qui ont augmenté cette année. Cette catégorie concerne : les événements liés aux marchandises dangereuses (pour l'essentiel des pertes mineures de confinement), des électrisations de personnes montées sur les véhicules ferroviaires (et s'étant approchées de la caténaire) et les événements liés à des pièces trainantes d'un train. En dernier, les incendies, sont en légère baisse par rapport à 2024.

2.1 Collisions hors passages à niveau

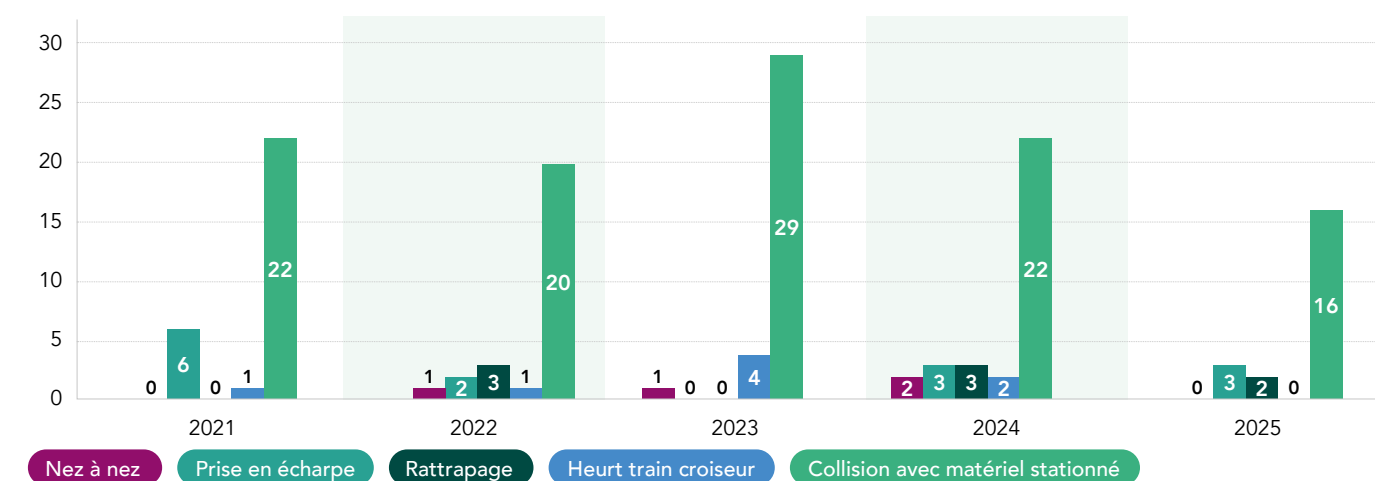
COLLISIONS CONTRE OBSTACLES HORS PN ET ANIMAUX



En 2025, la quasi-totalité des collisions hors passages à niveau concernent des collisions contre un obstacle sur la voie. Ces collisions sont en baisse de près de 9% en 2025,

après trois années en hausse. Les enfoncements d'heurtoir et les collisions contre un élément de l'infrastructure engageant le gabarit sont stables par rapport à l'année 2024.

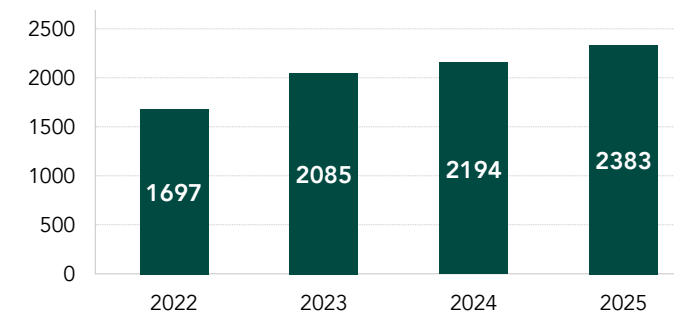
COLLISIONS ENTRE DEUX VÉHICULES FERROVIAIRES



En 2025, les résultats concernant les collisions entre 2 véhicules ferroviaires sont en amélioration et cet indicateur affiche la valeur la plus basse de la série historique. La grande majorité de ces collisions entre véhicules

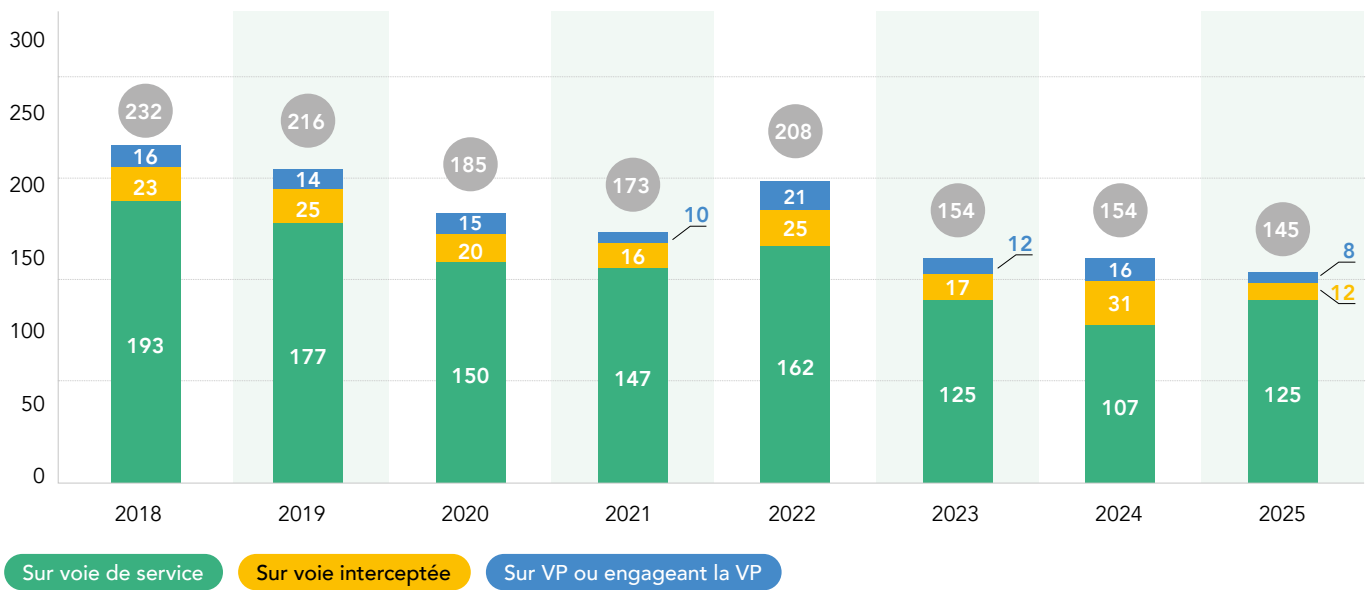
ferroviaires sont des heurts contre des matériels ferroviaires en stationnement. Il s'agit, pour l'essentiel, de réceptions intempestives de trains sur des voies occupées, aucune n'ayant concernée des trains de voyageurs.

COLLISIONS CONTRE UN ANIMAL SUR LA VOIE (HORS PN)



Les collisions d'un train contre un animal sur la voie continuent d'augmenter d'année en année. En 2025, cette typologie de collisions a augmenté de 8%. Ce type d'événement n'a que très rarement de conséquence en matière de sécurité mais peut impacter de manière importante la régularité.

2.2 Déraillements



Sont comptabilisés dans ces déraillements ceux qui se sont produits à la suite d'une défaillance technique ou d'un incident d'exploitation (par exemple, un franchissement de signal fermé suivi d'un talonnage d'aiguille, lui-même conduisant au déraillement), mais pas ceux qui se sont produits en conséquence d'un accident (au sens de la nomenclature EPSF), comme par exemple un déraillement consécutif au heurt d'un véhicule routier sur un passage à niveau.

La baisse se poursuit depuis 2022, avec en 2025 la valeur la plus basse de la série historique (145). L'ensemble des déraillements de 2025 n'a engendré aucune victime.

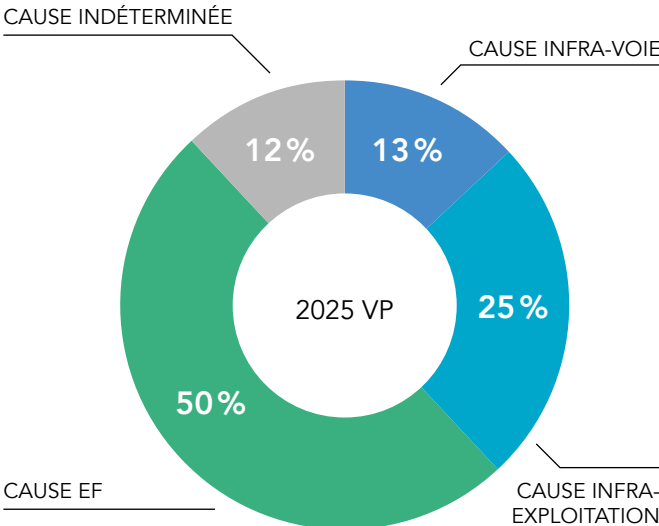
Près de 5 % des déraillements ont eu lieu sur des voies principales (ou engageant des voies principales) empruntées par des trains voyageurs. La grande majorité des déraillements (95 %) se produit sur des voies interceptées

pour réaliser des travaux et des voies de service non empruntées par des trains voyageurs lors de manœuvres.

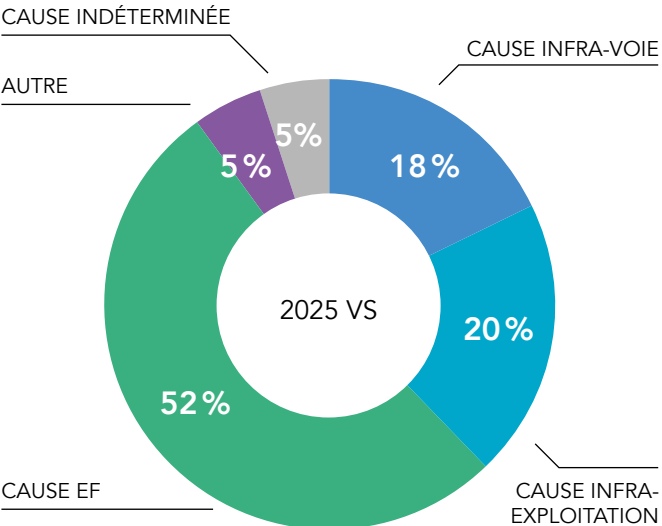
Concernant les déraillements sur voies principales, la moitié des déraillements en 2025 sont de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire (EF) et près de 38 % ont pour cause origine le gestionnaire de l'infrastructure (GI), deux tiers pour l'état de la voie et un tiers pour une mauvaise exploitation de l'infrastructure. Dans une minorité des cas (12 %) la responsabilité (EF ou GI) n'a pas pu être établie.

Concernant les déraillements sur voies de service, en 2025, la part de responsabilité des EF est de 52 % versus une responsabilité du GI de 38 %. Ci-dessous la répartition des causes dans les déraillements sur voies principales (VP) et sur voies de services (VS).

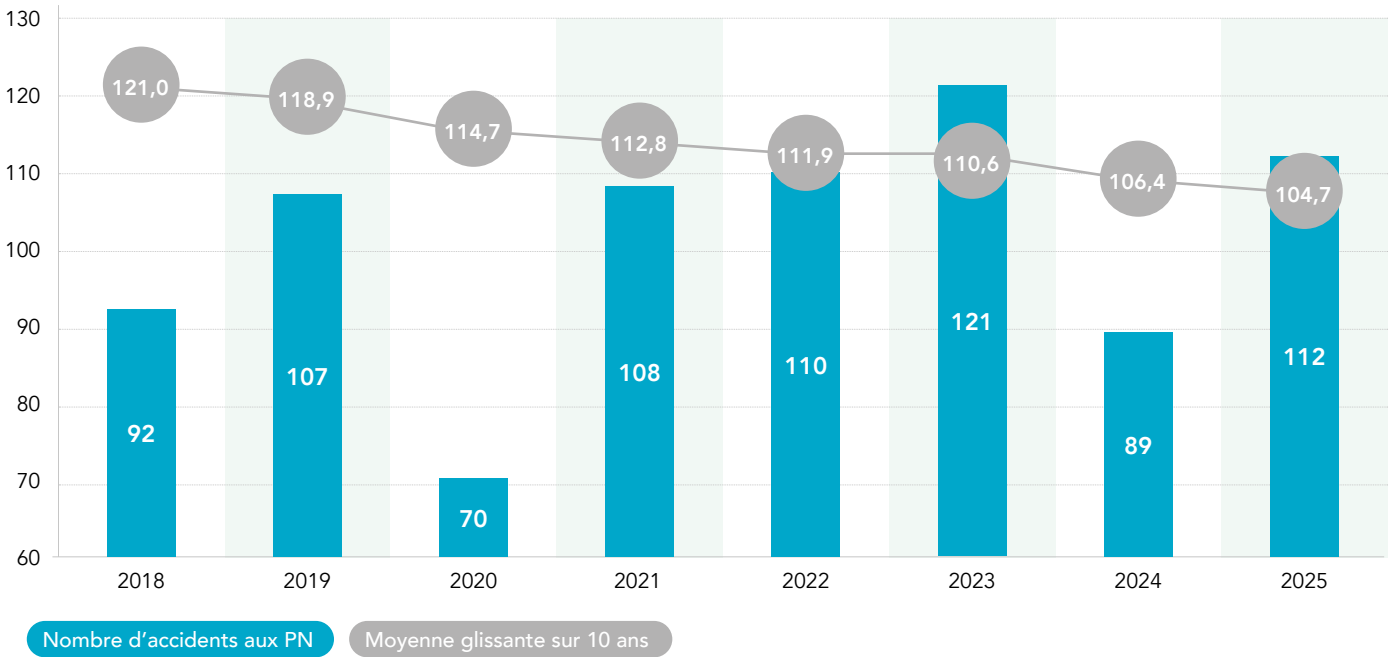
DÉRAILLEMENT SUR VOIE PRINCIPALE



DÉRAILLEMENT SUR VOIE SECONDAIRE



2.3 Accidents aux passages à niveau

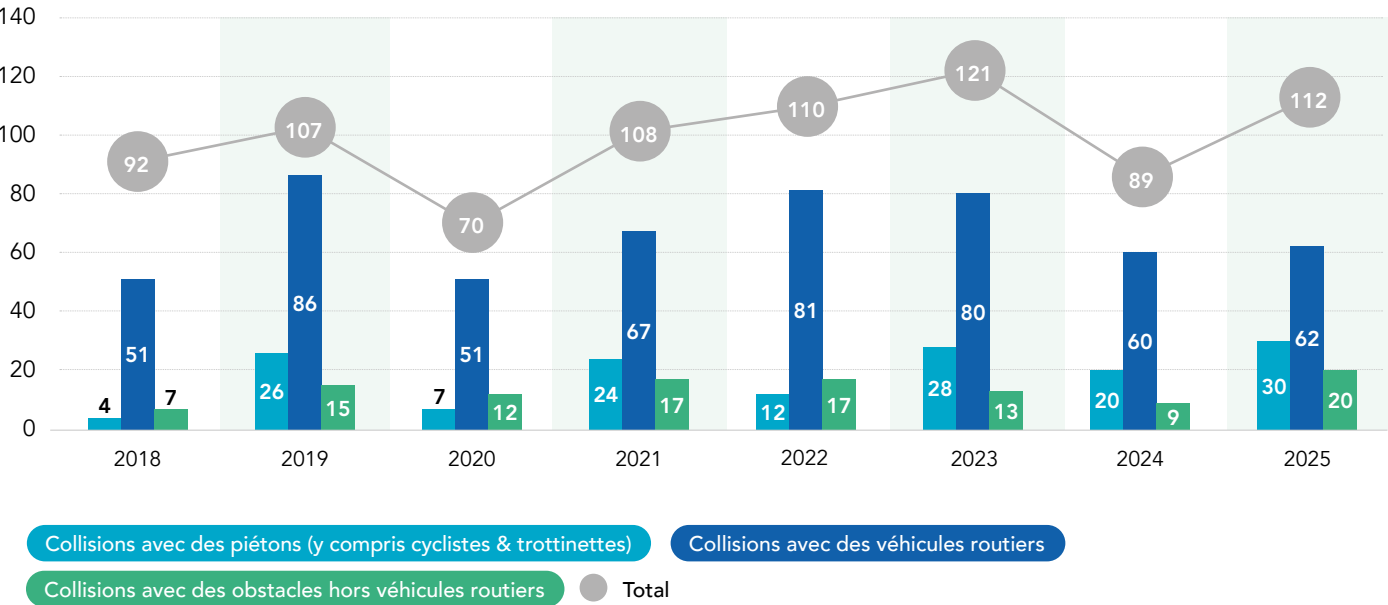


Le chiffre de 112 collisions en 2025 reprend l'ensemble des heurts survenus à la traversée des voies, que cette traversée soit un PN piéton, un PN routier, une traversée routière (sur ligne exploitée en tram-train) ou une traversée sur un chantier de SNCF Réseau.

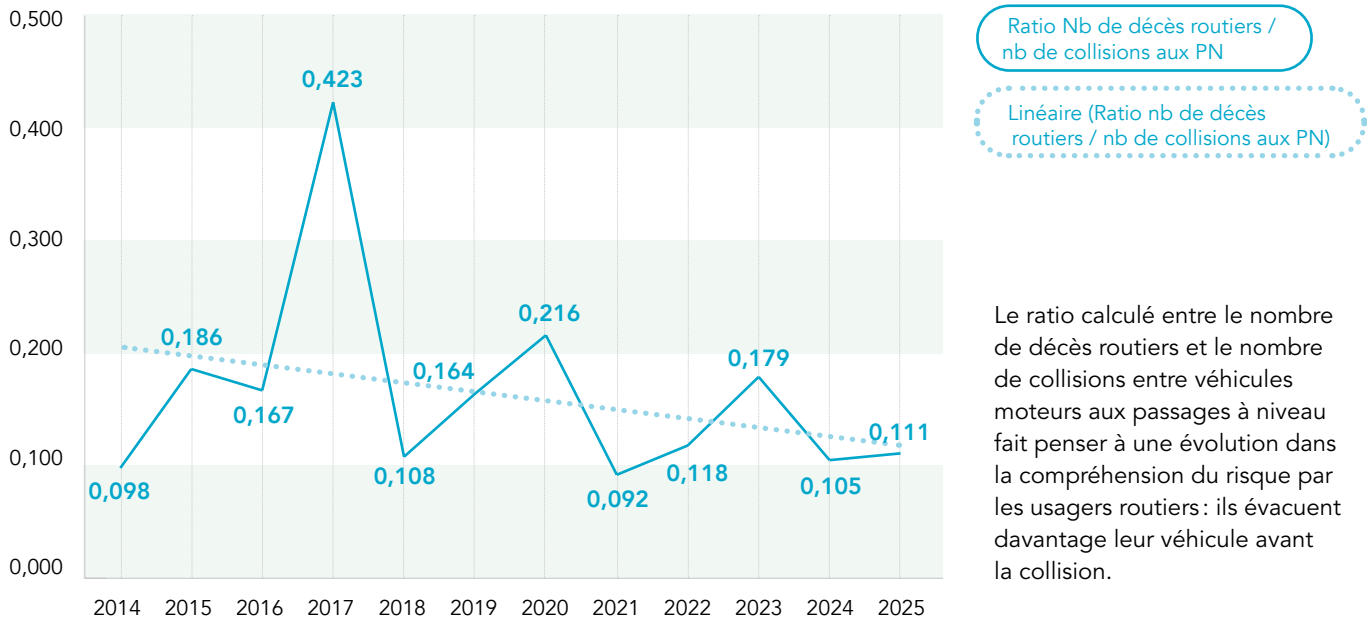
En 2025, le nombre de collisions entre les véhicules routiers et les circulations ferroviaires, hors heurts sur traversées routières et chantiers SNCF Réseau qui représentent un risque moindre du fait des vitesses réduites, est inférieur à celui relevé en 2024 (54 contre 57). Parmi ceux-ci, les véhicules lourds (poids lourds, transports collectifs, transports exceptionnels) impliqués dans l'accidentologie est maintenu à son niveau

tandis que les véhicules légers confirment la réduction engagée depuis 2023. Le volume des quasi-accidents routiers (environ 3 par jour et qui sont notamment constitués de conducteurs qui brisent les barrières en forçant le passage), moins élevés en 2025 que les années précédentes, encourage à maintenir les actions engagées.

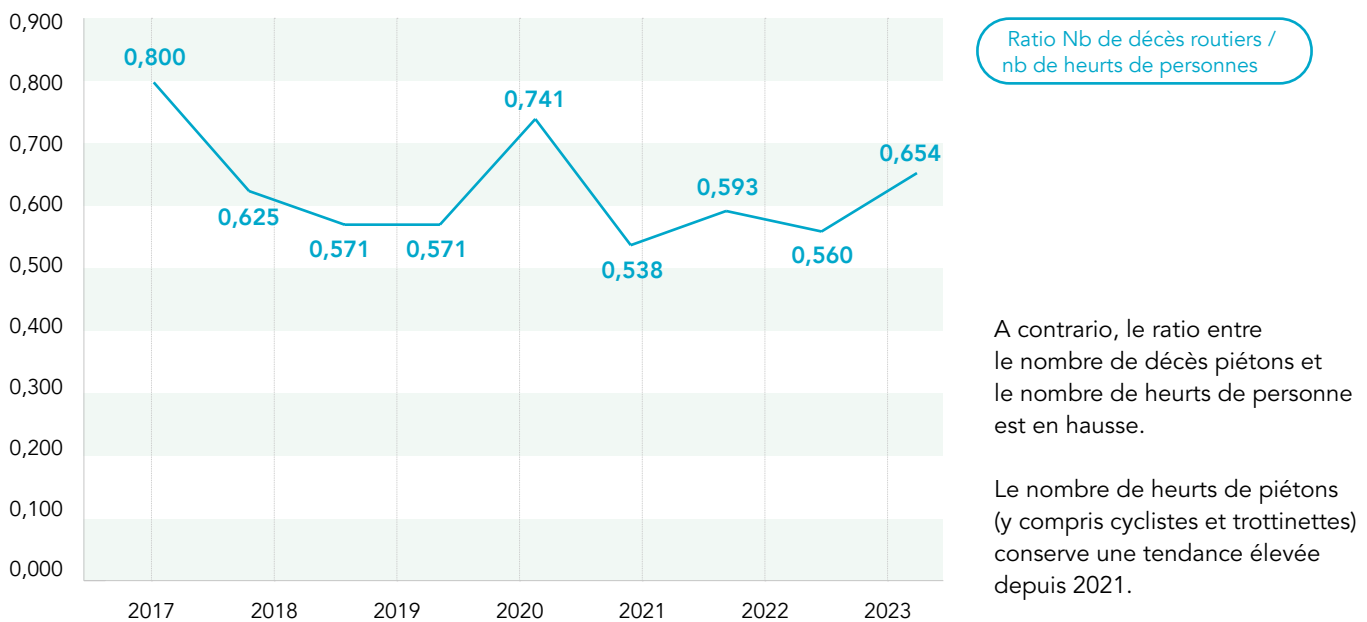
RÉPARTITION DES ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU (y compris les accidents impliquant des piétons)



RATIO NOMBRE DE DÉCÈS / NOMBRE DE COLLISIONS AUX PN



RATIO NOMBRE DE DÉCÈS / NOMBRE DE HEURTS DE PERSONNES



En ce qui concerne la victimologie, le nombre cumulé de tués (routiers et piétons) augmente de 15% (23 en 2025 contre 20 en 2024) tout en restant en deçà de 23% du nombre de décès relevés en 2023 (30 tués) (voir annexe 1). La tendance est similaire pour les blessés graves (14 en 2023, 10 en 2024 et 13 en 2025) (voir annexe 1).

Plus spécifiquement la victimologie routière reste à un niveau bas comparativement à 2019 avec 13 victimes parmi les automobilistes en 2025 (tués et blessés graves). Tandis que le domaine piéton, principalement impacté, confirme la tendance à la hausse depuis 2019. Avec 23 victimes parmi les piétons et cyclistes, l'année 2025 maintient un niveau élevé comparativement à la moyenne relevée sur la période 2017-2024 (13,6). L'incidentologie piétonne est particulièrement sensible sur 5 mois de l'année : janvier, mars, juillet, octobre et novembre.

Les résultats constatés en 2025 maintiennent un taux de mortalité de ces accidents aux passages à niveau à environ deux tiers pour les cyclistes et piétons et un tiers pour les véhicules routiers.

Concernant les heurts contre obstacle hors véhicules routiers, cela concerne notamment des heurts de barrière PN qui ont été brisées par des véhicules routiers.

Les constats réalisés en 2024 sont toujours d'actualités : les résidents voisins des passages à niveau et ceux mettant en œuvre ni gestion du risque, ni gestion de l'attention représentent les deux principales catégories d'accidentés. Les premiers ont leur attention détournée par l'habitude (le passage à niveau franchi majoritairement ouvert), les seconds n'identifient pas le risque sur leur itinéraire et n'opèrent aucune gestion de l'attention aux potentiels points à risques. Ils n'anticipent pas le risque et sont en réaction aux événements, réaction souvent trop tardive.



Passages à niveaux

→ CONTEXTE

Un défaut de respect de la signalisation routière du passage à niveau par les usagers de la route est à déplorer dans la totalité des accidents aux passages à niveau survenus en 2025.

Le comportement inadapté des usagers peut relever d'une mauvaise gestion de l'attention, des priorités ou d'une insatisfaisante appréhension du risque.

Ce constat partagé par les partenaires du monde routier se traduit dans les éléments de langage portés par tous et conduit à une bonne compréhension commune de la situation. L'utilisateur (particulier ou professionnel) est pleinement désigné « acteur » des événements. Ainsi la recherche de solutions explore la compréhension du comportement humain pour d'éventuelles solutions à apporter sur l'itinéraire traversant le passage à niveau.



→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

Les leviers majeurs d'amélioration portent sur :

- la contribution aux travaux menés par l'EPSF et l'édition de fiches spécifiques « Piétons » ;
- la contribution aux travaux menés par le BEA TT pour une réflexion collective sur le risque aux PN ;
- le renforcement du respect de la signalisation routière aux passages à niveau par les usagers de la route et la sensibilisation du public aux risques ;
- l'accompagnement des gestionnaires de voirie dans la mise en œuvre du décret du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau ;
- le développement de la notion de criticité du risque des passages à niveau dans le management de la sécurité par SNCF Réseau, et le choix des investissements en s'appuyant sur la grille de cotation des passages à niveau élaborée et partagée avec le ministère et l'EPSF. L'évaluation du niveau de criticité de chaque passage à niveau est communiquée aux gestionnaires de voirie lors de la réalisation des diagnostics routiers des PN ;
- la poursuite de la réduction du risque routier par des suppressions de passages à niveau ou l'aménagement d'installations pour améliorer la sécurité.

Un défaut de respect de la signalisation routière du passage à niveau par les usagers de la route est à déplorer dans la totalité des accidents aux passages à niveau survenus en 2025.

→ RÉALISATIONS 2025

Pour améliorer le niveau de sécurité et la prise de conscience du risque par les usagers routiers des passages à niveau, les travaux menés en 2025 demeurent dans la continuité des années passées, notamment par :

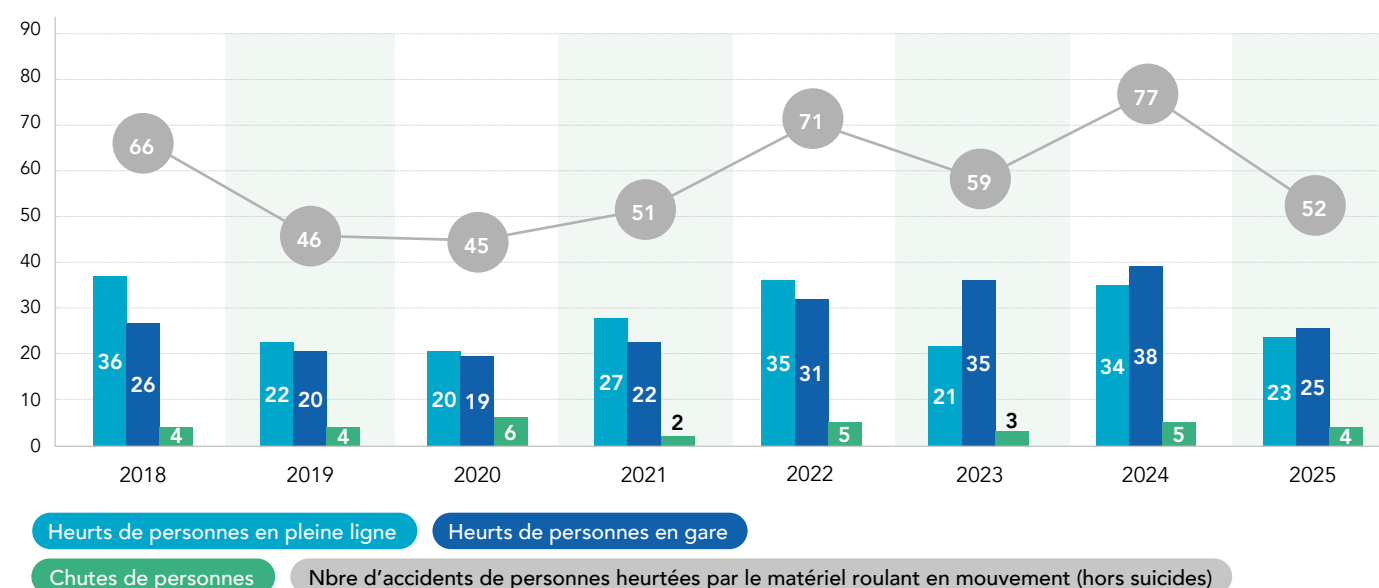
- le renforcement du respect de la signalisation routière aux passages à niveau par les usagers de la route via la sensibilisation du public aux risques ;
- l'accompagnement des gestionnaires de voirie dans la mise en œuvre du décret du 6 avril 2021 relatif aux diagnostics de sécurité routière des passages à niveau ;
- le développement de la notion de criticité du risque des passages à niveau dans le management de la sécurité par SNCF Réseau, permettant un meilleur choix des investissements en s'appuyant sur la grille de cotation des passages à niveau élaborée et partagée avec le ministère et l'EPSF. L'évaluation du niveau de criticité des passages à niveau, lorsqu'elle est disponible, est communiquée aux gestionnaires de voirie pour contribuer à la réalisation des diagnostics routiers des PN ;
- la poursuite de la réduction du risque routier par des suppressions de passages à niveau ou l'aménagement de sécurisations ;
- l'accompagnement de l'AFT lors de la conception d'un outil de formation (réalité virtuelle) au franchissement des passages à niveau à l'intention des conducteurs de transports collectifs dont l'usage enrichira les maintiens de connaissances des professionnels de la route ;
- les travaux menés en collaboration avec nos partenaires pour la préparation d'épreuves sportives et le franchissement des passages à niveau à cette occasion (Tour de France cycliste par exemple).



D'autres travaux menés en 2025 contribuent à la sécurisation des parcours d'approche et à des investissements d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, notamment par :

- la contribution aux travaux menés par les autorités organisatrices des mobilités par l'analyse des conséquences induites par les projets entraînant une augmentation significative des circulations ferroviaires avec en corollaire l'augmentation de l'occurrence du risque ;
- une maîtrise de la dynamique de réalisation des diagnostics routiers aux passages à niveau (conduits conjointement par SNCF Réseau et les gestionnaires de voirie) ;
- les investissements à hauteur de 35 M€, conduits par SNCF Réseau, pour supprimer des passages à niveau et renforcer la sécurité aux passages à niveau ;
- des expérimentations de nouveaux équipements destinés à améliorer la visibilité du passage à niveau et renforcer l'attention des usagers de la route : marquages au sol (études NUDGE) à des fins routières et piétonnes, dispositif d'alerte piéton (Warning Box).

2.4 Accidents de personnes hors passages à niveau (en ligne et en gare)



Le nombre total d'accidents de personnes heurtées par un matériel roulant en mouvement, hors accidents aux passages à niveau, et hors suicides, – indépendamment de l'importance des conséquences de ces événements et donc au-delà des seuls accidents dits « significatifs » – est en baisse importante par rapport à 2024. Il est cependant difficile de faire une analyse précise de cette évolution du fait du caractère partiellement maîtrisable de ce type d'événement par SNCF Réseau et lié à un contexte social et environnemental.

Si le nombre de chutes de personne reste assez stable d'une année à l'autre, le nombre de heurts en pleine ligne évolue sans tendance particulière. Concernant les heurts de personne en gare, la hausse continue observée ces 5 dernières années a été interrompue en 2025.

Les heurts de personne, que ce soit en gare ou en pleine ligne, font l'objet de plans d'actions qui sont décrits dans le présent rapport.

2.5 Incendies du matériel roulant

Les événements comptabilisés sont ceux qui ne sont pas la conséquence d'un accident ferroviaire (collision ou déraillement).

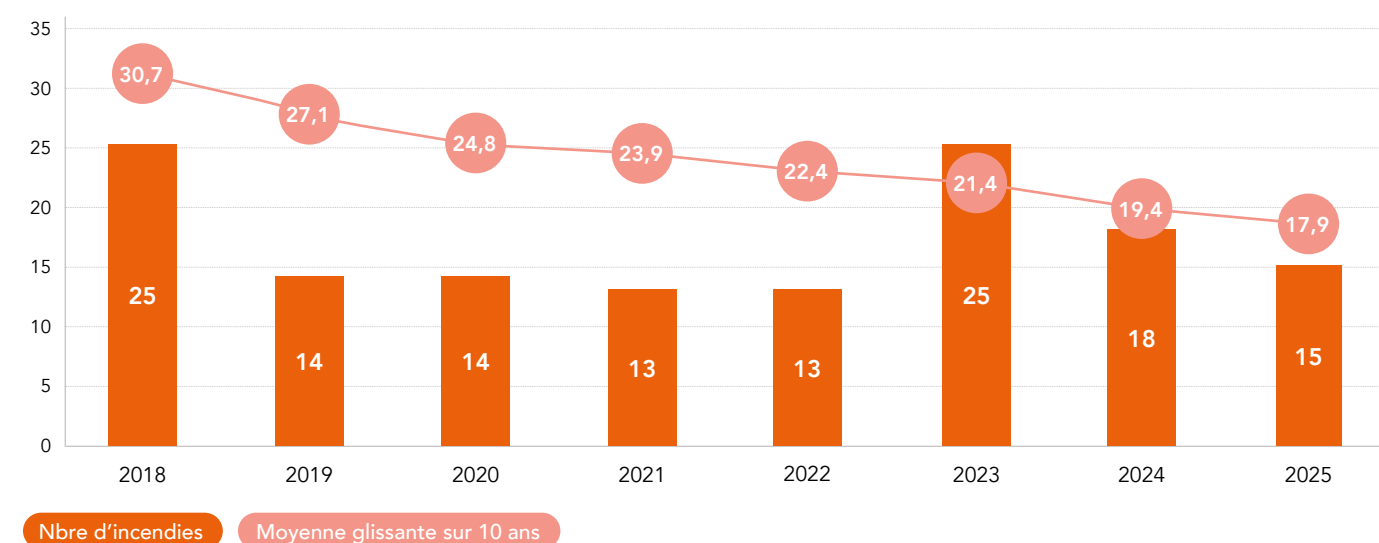
Le nombre des incendies dans le matériel roulant demeure stable depuis 2019. On dénombre chaque année entre 14 et 18 événements.

Sur les 15 incendies de matériel roulant de l'année 2025 au total, aucun n'a eu de conséquences humaines graves.

Ces événements concernent les entreprises ferroviaires dans 100% des cas. Aucun événement n'est à signaler sur les convois SNCF Réseau.

En 2025 il est comptabilisé :

- **12 événements** sur des matériels voyageurs (dégagement de fumée, incendie) (1 erreur humaine conducteur, 1 heurt d'obstacle à la suite d'une erreur humaine d'entreprise extérieure de terrassement, 1 acte de malveillance, 1 cause externe éléments extérieurs en toiture, 8 dysfonctionnements du matériel roulant)
- **1 événement** sur matériel voyageur non commercial en évolution à cause d'une tête à ailette d'isolateur en toiture défectueuse ou ayant subi un choc ;
- **2 événements** sur wagons de marchandises (feu sur plancher de wagon - causes indéterminées)



3. Faits de sécurité de gravité 4 et plus de l'exploitation ferroviaire

SNCF Réseau recueille, trace et suit l'ensemble des faits sécurité de l'exploitation de gravité 1 et plus selon l'échelle de gravité définie par l'EPSF, mais prête une attention toute particulière à ceux ayant une cotation de gravité supérieure ou égale à 4, c'est-à-dire pour lesquels les barrières prévues pour éviter l'accident n'ont pas correctement fonctionné, qu'un accident ait eu lieu ou non.

En 2025, SNCF Réseau dénombre 295 faits sécurité de gravité 4 et plus dont la cause ne provient pas d'une entreprise ferroviaire. Ce résultat est en hausse de 12% par rapport à 2024.

Ces faits sécurité se décomposent en deux grandes familles :

- les causes internes directement imputables à SNCF Réseau ou à ses prestataires, en hausse de 27% par rapport à l'année dernière ;
- les causes externes à l'entreprise ; pour l'essentiel, ces événements sont dus à des phénomènes météorologiques, des actes de malveillance, l'imprudence de tiers.... Les causes externes sont en baisse de 9% par rapport à 2024.

Les causes dites internes représentent 180 faits, soit 60 % du total, qui se décomposent eux-mêmes en :

- ceux imputables à la gestion des circulations : 78 faits, soit 43 % du total des causes internes ;
- les faits imputables aux activités de maintenance de l'infrastructure : 90 faits, soit 50 % du total des causes internes ;
- et les faits imputables à l'ingénierie de la conception des infrastructures : 12 faits, soit près de 7 % du total des causes internes.

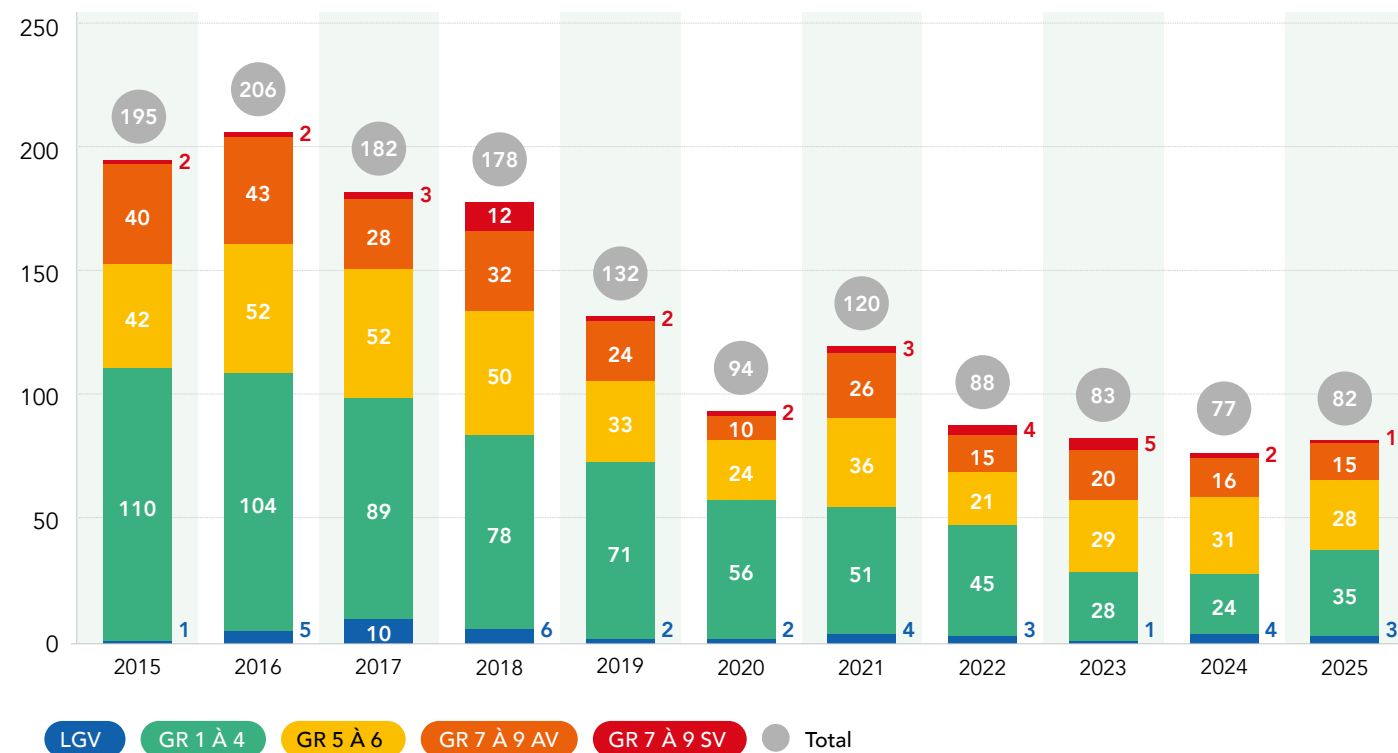
Les faits cause externe à l'entreprise de 2025 totalisent un nombre de 119, soit 40 % du total global.

4. Évolution des ISC et autres indicateurs techniques majeurs

4.1 Ruptures de rails

82 ruptures de rail sur voie principale ont été comptabilisées en 2025, avec une tendance qui se stabilise après une baisse de près de 40% en 6 ans.

ÉVOLUTION DES RUPTURES DE RAILS



Les raisons de cette tendance sont les suivantes :

- **le maintien d'un effort de régénération**, et notamment avec le rajeunissement du patrimoine rail sur les groupes UIC 5-6 ;
- **l'amélioration progressive de la qualité des aciers** à rail avec l'intégration des procédés de contrôle par ultrason qui permet de garantir une meilleure santé interne des rails ;
- **l'amélioration des techniques et des procédés de soudage** des rails avec l'introduction progressive des procédés de soudure haute performance ;
- **la réduction et la stabilisation des cas de ruptures** sur les soudures à gros bourrelets avec l'élimination progressive de ce patrimoine ;
- **l'amélioration de la surveillance ultrason (US)** avec une meilleure détection des défauts ;
- **l'amélioration des tournées de surveillance visuelle** du rail grâce à la modification des périodicités (1 an dorénavant pour toutes les lignes, contre 3 ans auparavant pour certaines lignes), et à une meilleure formation et à la reconnaissance de cette formation ;
- **l'engagement d'éradication des rails anciens** sur le réseau structurant pour fin 2034, et la cotation associée permettant d'aider à mieux d'ajuster l'entretien courant ;

→ **la progression de la compréhension par SNCF Réseau des phénomènes de vétusté des rails** et d'évolution des défauts, fondée sur l'analyse systématique de chaque rupture par le laboratoire interne d'expertise métallurgique de Saint-Ouen, créé en 1938, unique en Europe et qui intervient dans des expertises au niveau international ;

→ **un réseau maillé d'experts** et des correspondants rails (des spécialistes en établissement, des experts sur les territoires et au niveau national).

Cette tendance devrait être conservée, voire améliorée, avec la mise en œuvre :

→ **d'un effort de régénération** stabilisé sur la période 2026/2027 avant une accélération marquée à partir de 2028 sur le réseau structurant ;

→ **des procédés haute performance** qui renforcent la performance mécanique des soudures ;

→ **du déploiement de solutions anti-corrosion**, notamment sur les platelages de passage à niveau et en passages couverts ;

→ **du renforcement de la qualité de détection ultrasonore avec une meilleure acuité acoustique** (mieux voir), l'amélioration des chaînes de mesure sur les engins existants et avec l'arrivée d'un nouvel engin de mesure (horizon 2029) ;

→ **d'une meilleure prise en considération de l'état du patrimoine rail**, particulièrement hétérogène, en adoptant au mieux toute la surveillance des rails en fonction de leurs anciennetés et avec l'appui des outils de cotation, et avec une révision des règles de réemploi des rails ;

→ **d'un renforcement de la pratique de réparation** des rails (procédé HWR) pour réduire le nombre de soudures aluminothermiques en voie ;

→ **d'une révision des cycles et des modalités d'interventions du reprofilage préventif** (meulage et fraisage) afin de réduire l'apparition et la propagation des défauts de fatigue de contact ;

→ **de l'amélioration de la qualité des aciers** avec le passage de la filière électrique « acier vert » (filière haut fourneau (convertisseur à oxygène BOF) vers filière électrique à arc (EAF)) :
 – contrôle précis de la composition chimique qui permet aujourd'hui d'atteindre de très faibles teneurs en soufre, phosphore et hydrogène, comparables à celles de la filière haut fourneau ;
 – maîtrise de la charge métallique qui limite l'introduction d'éléments résiduels et améliore la reproductibilité métallurgique. De plus, l'EAF permet un ajustement plus fin des cycles thermiques, ce qui améliore la structure micrographique et les propriétés mécaniques finales ;
 – optimisation des flux d'énergie et des cycles de fusion, associée à des mesures rigoureuses de contrôle qualité qui contribue à réduire les variations d'une charge à l'autre, renforçant ainsi la consistance et la fiabilité du produit final.



4.3 Nombre d'arrêts des circulations pour cause de défaillance de la voie

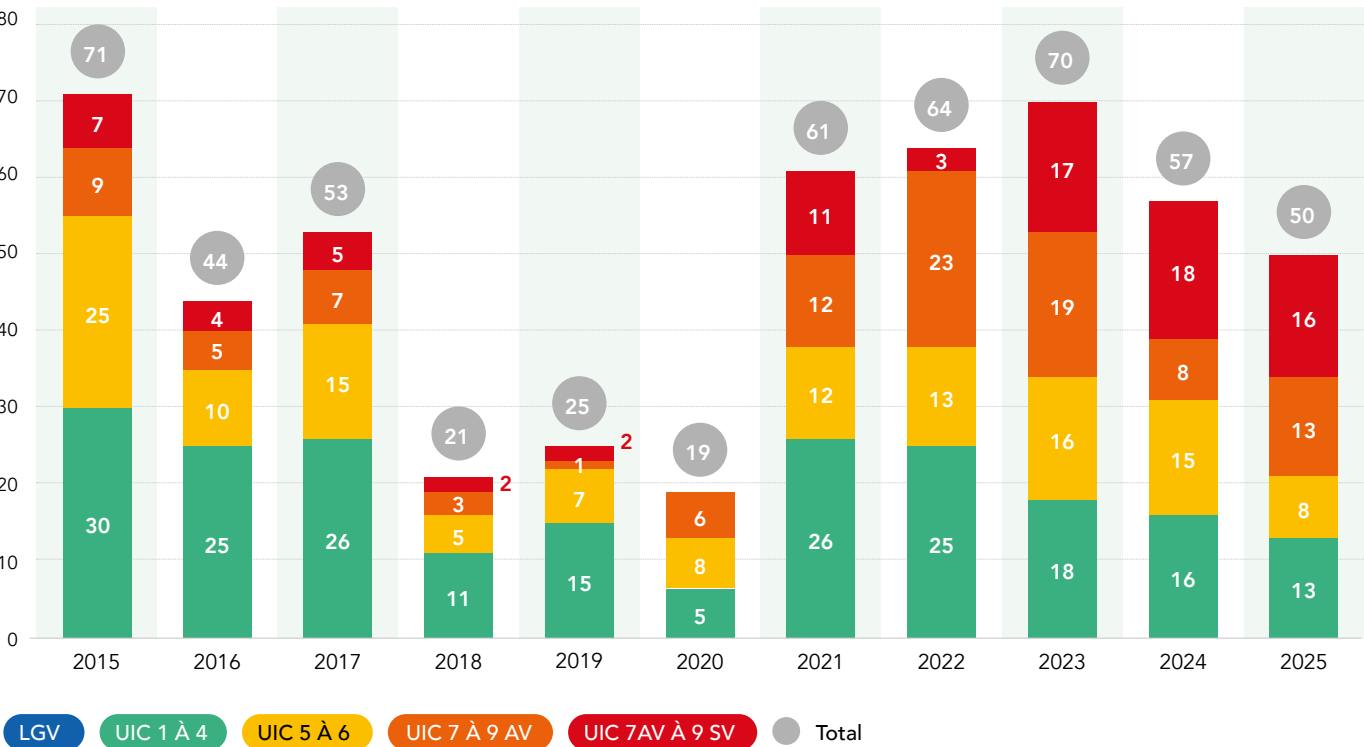
Les chiffres des défauts en valeur d'arrêt comprennent au-delà des seuls « gauchissements de la voie ou autres défauts d'alignement des rails (défaut dans le continuum et la géométrie de la voie) », l'intégralité des événements ayant nécessité l'arrêt des circulations ferroviaires et ayant pour cause une défaillance de la voie (hors défaillance des plateformes ou des ouvrages d'art et rupture de rail). Ainsi sont aussi comptés dans ces chiffres les défauts de rail (hors ruptures de rail reprises au paragraphe 1.4.1), d'attaches, de traverses ou d'appareils de voie.

En 2025, les 50 événements ayant conduit à l'arrêt des circulations se répartissent selon leur cause en :

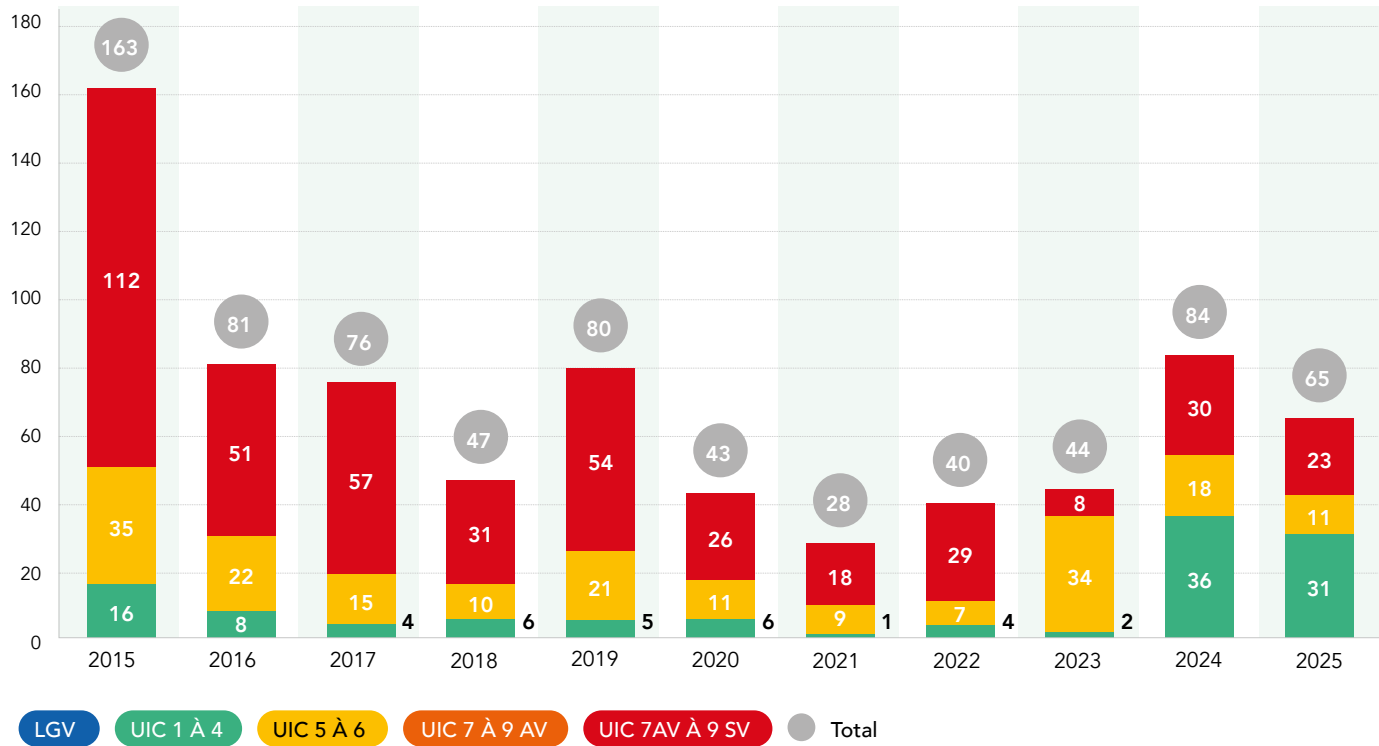
- 33 arrêts pour cause écartement des rails (appareils de voie et voies principales) ;
- 16 arrêts pour cause de nivellement transversal (appareils de voie et voies principales) ;
- 1 défaut lié aux attaches ou rail.



ÉVOLUTION DU NOMBRE DES ARRÊTS DE CIRCULATION POUR CAUSE ORIGINE VOIE



ÉVOLUTION DES GAUCHES EN VALEUR DE RALENTISSEMENT ET D'ARRÊT



¹ Définition de l'ISC cf. Directive sécurité 2016/798 du 11 mai 2016

La baisse du nombre d'arrêt des circulations pour cause écartement ou nivellement transversal est imputable à la poursuite du renforcement de la politique de surveillance, à la mise en place d'un plan d'action national courant 2022 dans le domaine de la géométrie de la voie dont l'objectif est de veiller à la robustesse du processus de bout en bout pour les groupes 2 à 6 et 7 à 9 AV (avec voyageurs) et la fixation d'objectifs de réduction du nombre de défauts nécessitant une intervention de correction.

En matière d'évolution des gauches en valeur de ralentissement et d'arrêt, la baisse est d'un peu plus de 20% par rapport à l'année précédente et reste dans la moyenne des 10 dernières années.



Maintenance de la voie



→ CONTEXTE

Les plans d'action nationaux sur la maintenance voie portent sur les domaines de la géométrie et du rail. Ces plans d'action visent à améliorer la surveillance et la maintenance afin de limiter les défaillances de la voie. Pour le domaine rail, les actions se poursuivent afin de :

- respecter la trajectoire de régénération des rails anciens sur le réseau structurant ;
- maintenir et développer les compétences des personnels en charge de la surveillance du rail par la formation et l'élaboration de guides ;
- moderniser le parc des engins de surveillance des rails ;
- innover et développer des procédés afin de rendre plus robuste l'asset rail.

Les actions réalisées en 2025

Pour le domaine de la géométrie, les actions mises en œuvre ont permis de diminuer les événements sécurité sur les voies principales. Elles se poursuivent pour les domaines suivants :

- l'animation métier pour le domaine de la géométrie dans le cadre du maintien des compétences
- la rédaction de fiches méthode à l'usage du mainteneur dans l'application du processus géométrie
- l'amélioration des moyens à disposition du mainteneur pour suivre et corriger les défauts de géométrie.

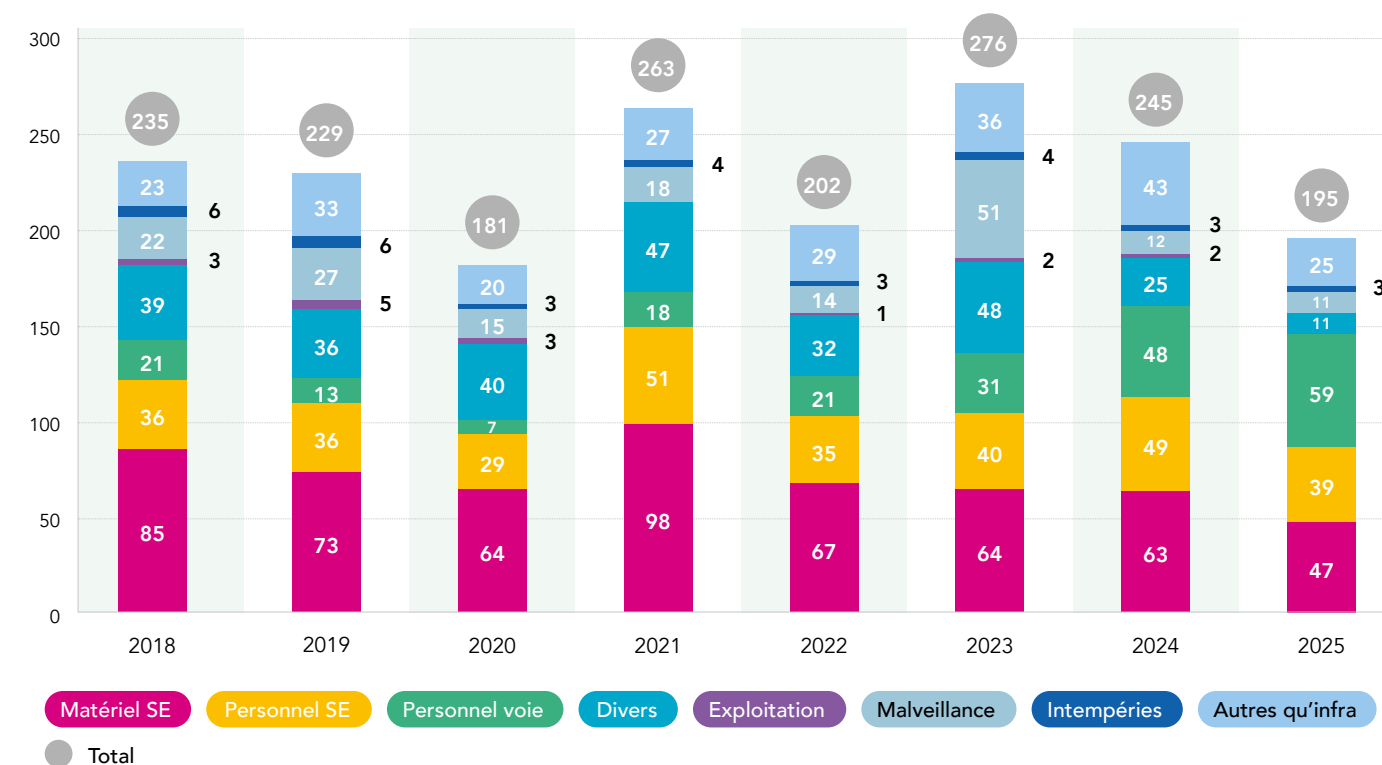
D'une manière générale, les opérations de régénération et de modernisation sur le réseau structurant et les lignes de desserte fine du territoire qui vont s'amplifier dans les années à venir auront un impact positif sur la qualité du réseau ferré national.

4.4 Les pannes de signalisation

Les pannes de signalisation sont analysées depuis 2018 selon la répartition ci-dessous :

- les pannes liées à des défaillances ou fragilités techniques intrinsèques, ou à des erreurs d'agents de maintenance et d'entité travaux, intervenants sur les équipements ou les utilisant ; elles comprennent les pannes liées :
 - au matériel ;
 - aux erreurs des agents de maintenance ;
 - aux erreurs des agents travaux (dont étude) ;
 - aux causes diverses : animaux, phénomène de déshuntage et causes indéterminées ;
 - aux causes « exploitation » (erreur de procédure d'un agent circulation) ;
- les pannes provoquées par les intempéries ;
- les pannes dues à des actes de malveillance ;
- les pannes dues aux tiers, comme l'absence de descente d'une barrière de passage à niveau occasionnée par un accident routier (bris de barrières, détérioration des équipements automatiques) ou toutes autres gênes au fonctionnement normal des installations.

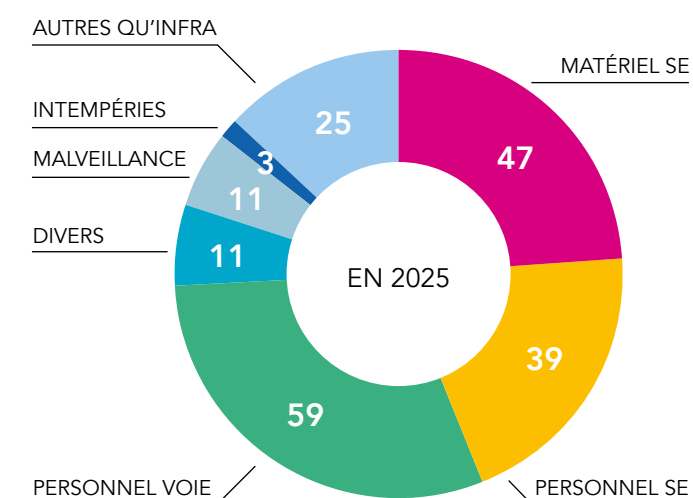
ÉVOLUTION DES PANNES DE SIGNALISATION



En 2025, le nombre total d'événements est en baisse de 20% par rapport à 2024, soit 50 pannes de moins, et retrouve un niveau proche de 2022 après le pic de 2023. Cette amélioration résulte principalement de la réduction de 25% des défaillances techniques de « Matériel SE », qui correspond aux pannes matériel, ce qui représente 24% des pannes de signalisation.

En 2025, les pannes matériel imputables au domaine signalisation se répartissent selon les grands domaines suivants :

- 13% concernent des installations LTV (limitation temporaire de vitesse) ;
- 26% concernent les équipements des passages à niveau ;
- 61% concernent des installations de signalisation.



Les campagnes de fiabilisation et de remplacement de composants défectueux (pile, câble, connecteur, détonateur, temporisation) ont contribué à l'amélioration de la fiabilité des installations.

Les pannes de signalisation rattachées au domaine « Personnel Voie » représentent 30% des pannes de signalisation en 2025, contre 20% en 2024. Ce domaine concerne principalement des signalements imprécis effectués par des tiers pour lesquels les dérangements ne sont pas constatés après vérifications réglementaires.

- En 2025, la répartition de ces pannes est la suivante :
- 66 % sur les passages à niveau ;
 - 22 % sur la signalisation des traversées de voie en gare par le public ;
 - 5 % sur les LTV ;
 - 7 % en divers signalisation.

Bien que le nombre des événements liés au « Personnel SE », qui correspond aux interventions du personnel spécialisé, en charge de la maintenance de la signalisation ait diminué par rapport à 2024, leur proportion dans le nombre total des pannes de signalisation ne varie pas et reste à 20%.

En 2025, la catégorie « Divers » enregistre une baisse de 6%, confirmant la tendance observée en 2024 et atteignant ainsi le niveau le plus bas depuis 2018. Cette amélioration concerne principalement les déshuntages pour lesquels

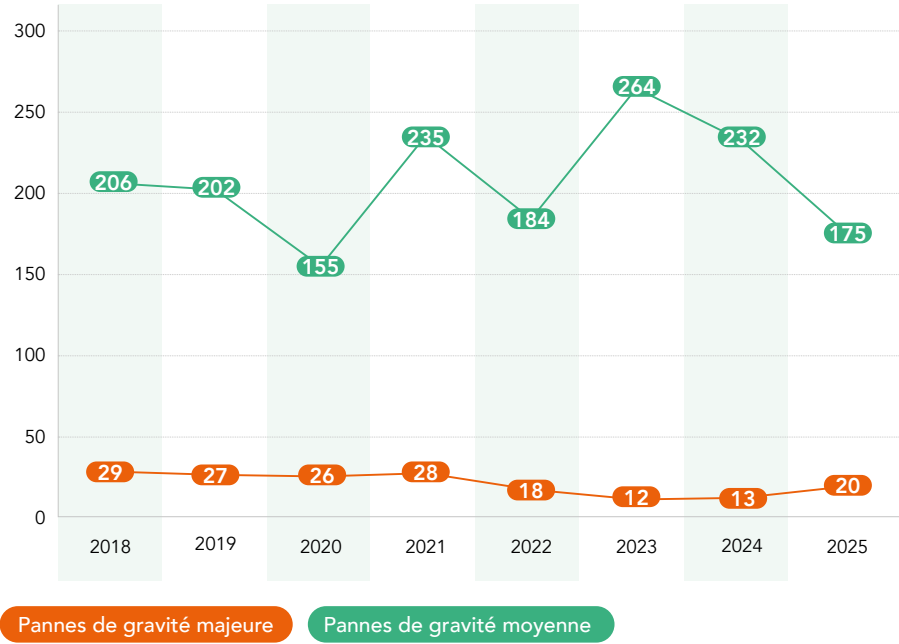
la pertinence des plans d'action et mesures techniques « post intempéries » engagées pour limiter l'impact des phénomènes météorologiques est démontrée.

Les actes de malveillance ou événements dus à des tiers sur des passages à niveau demeurent des facteurs de risque, mais restent globalement stables depuis 2023, confirmant la pertinence du rehaussement du niveau global de sécurisation des installations, liés notamment aux événements sportifs sur le territoire.

ÉVOLUTION DES PANNES DE SIGNALISATION DE GRAVITÉ MAJEURE ET MOYENNE

- Les pannes de signalisation sont aussi suivies selon leur gravité :
- les pannes de gravité moyenne présentant soit un risque élevé, mais pour lesquelles il existe une boucle de rattrapage associée, soit un risque plus faible sans boucle de rattrapage.
 - les pannes de gravité majeure présentant un risque élevé sans boucle de rattrapage, événements que l'on appelle « contraire à la sécurité ». Elles entrent dans la catégorie qui donnent lieu à un traitement spécifique.

ÉVOLUTION DU NBRE DE PANNES DE SIGNALISATION

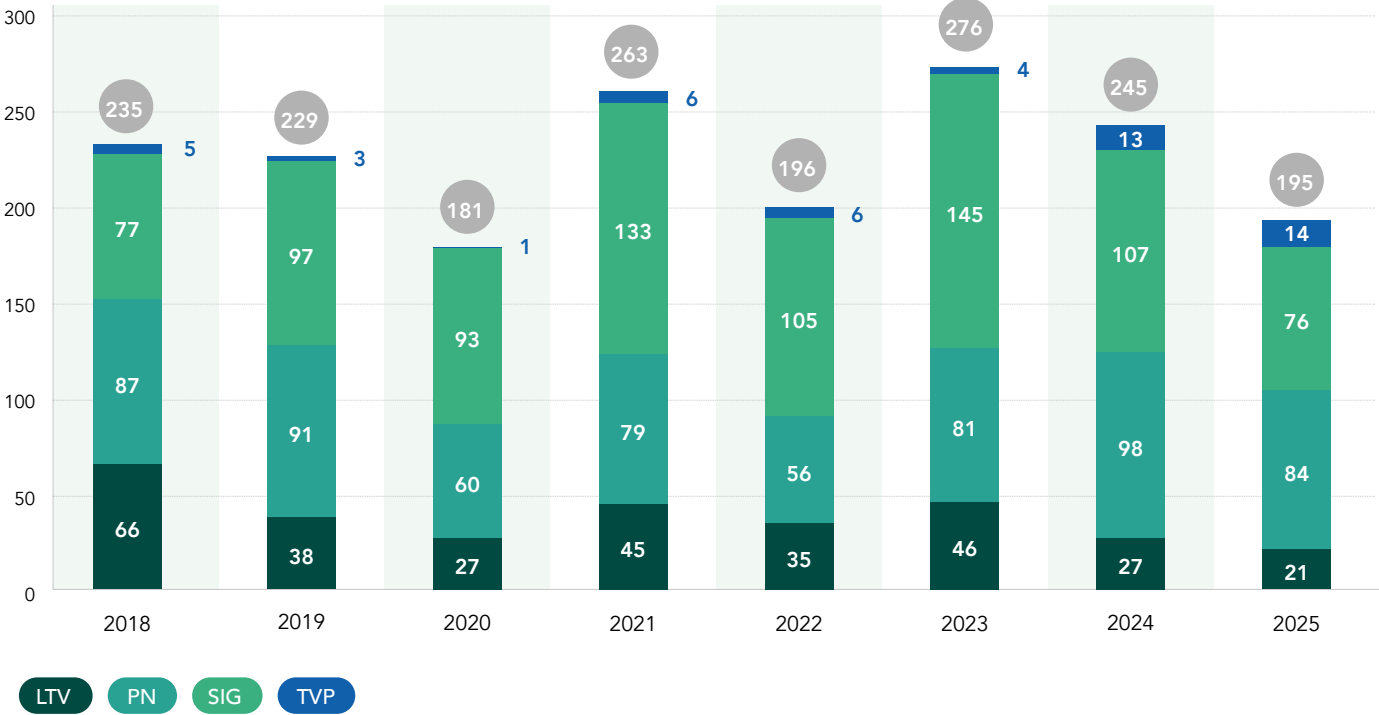


En 2025, les indicateurs relatifs aux pannes de signalisation présentent des tendances contrastées, reflétant à la fois les progrès réalisés dans le domaine des gravités moyennes et les défis à relever pour les faits majeurs.

Pour l'année 2025, le nombre de pannes de signalisation de gravité moyenne est en baisse de 25 % par rapport à 2024, après le pic atteint en 2023.

Les pannes de signalisation de gravité majeures ont augmenté de 54 % par rapport à 2024. Cette hausse s'explique principalement par les écarts croissants dans l'application des principes et des procédures liés aux interventions des agents des services signalisation électrique et études.

RÉPARTITION DES PANNES DE SIGNALISATION PAR CATÉGORIE D'ACTIF

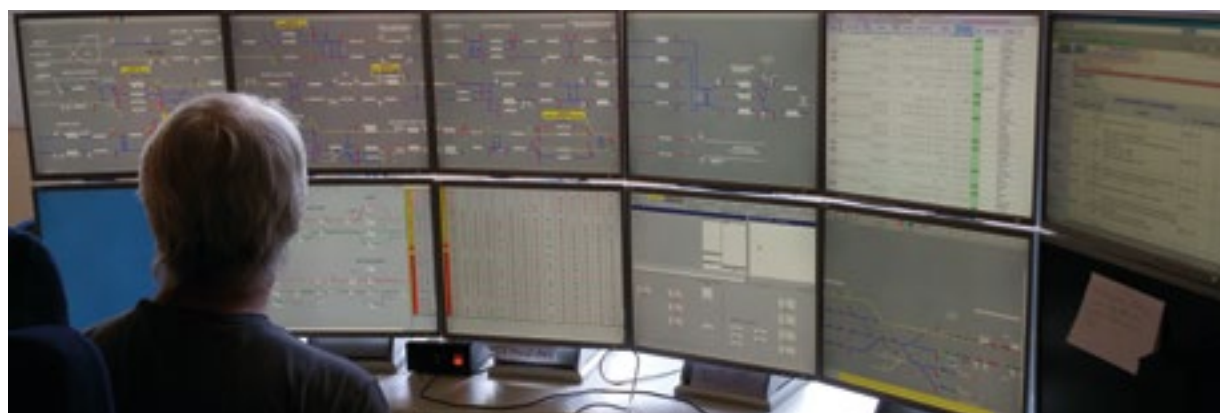


- Sur l'exercice 2025, les domaines Signalisation, PN et LTV évoluent de façon encourageante.
- le nombre des événements de signalisation (autres que PN, LTV) a baissé de 29% ;
 - le nombre des incidents de signalisation liés aux LTV a baissé de 22% ;

- le nombre des incidents de passages à niveau a baissé de 14% ;
- bien que le nombre des événements liés aux TVP reste stable par rapport à 2024, leur proportion dans le nombre total des pannes de signalisation augmente de 22%.



Pannes de Signalisation



→ CONTEXTE

Le plan d'actions 2025-2027 est mené de façon modulable d'une direction générale inter-régionale (DGIR) à l'autre, afin de concentrer les efforts sur les sujets présentant des écarts propres à chacune. Cette approche s'appuie à la fois sur les résultats du plan d'actions précédent et sur la veille réalisée sur la même période. L'animation du plan d'actions 2025 a été conduite conjointement avec le programme H00, afin de porter simultanément les enjeux étroitement liés que sont la sécurité et la régularité. L'année 2025 confirme la diminution des pannes de signalisations de gravité moyenne, dans la majorité des domaines, seul les TVP affichent une hausse contenue, pour des faits dont la véracité n'a pas toujours été avérée. Le plan d'action signalisation 2025/2027 est réparti sur 6 typologies, patrimoine, technique, maintenance, organisation/sensibilisation, prévisionnel et humain, qui concourent toutes à garantir et faire progresser le niveau de sécurité et de disponibilité des infrastructures.

L'année 2025 confirme la diminution des pannes de signalisations de gravité moyenne, dans la majorité des domaines.

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

SNCF Réseau, au travers des orientations sécurité 2025/2027, aborde les sujets de maîtrise technique, dans la continuité des années précédentes :

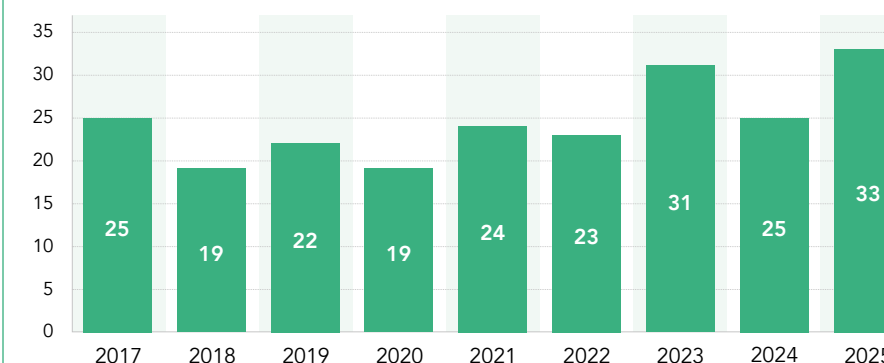
- les actions d'amélioration des installations de signalisation (noria, calfeutrements, etc.) sont évaluées via des contrôles opérationnels de production, afin de mesurer l'efficacité des actions engagées ;
- vérification de la corrélation entre la baisse des pannes en signalisation et les actions de monitorat mises en œuvre les années précédentes ;
- généralisation de REX NG pour assurer le suivi de chaque panne, toutes gravités confondues, offrant ainsi une meilleure visibilité des événements et permettant d'anticiper ceux de gravité majeure ;
- poursuite de la mise en œuvre de la veille des compétences non techniques des opérateurs et techniciens (partie observation), en capitalisant le « savoir voir » et le « savoir dire », notamment au travers de supports de monitorat et de vidéos consacrées au comportement humain ;
- sur la base des matrices de compétences, généralisation à tous les opérateurs et encadrants opérationnels d'un autodiagnostic des « savoir faire » (compétences) et utilisation de la cartographie produite par les DGIR pour piloter les montées en compétences en fonction des besoins identifiés.

4.5 Les erreurs de procédures circulation

Les faits repris dans la suite de ce chapitre reprennent l'ensemble des faits constatés. Cependant, en considérant l'échelle de gravité des faits sécurité définie par l'EPSF, tous ces faits ne correspondent pas nécessairement à des faits classés sécurité.

Autorisation de franchissement sans vérification	33
Expédition sans ordre écrit prévu	130
Défaut de mesure de protection	449
Transport exceptionnel	19
Engagement intempestif de voie protégée	17
Réception intempestive sur voie occupée	44
Non vérification d'itinéraire	113

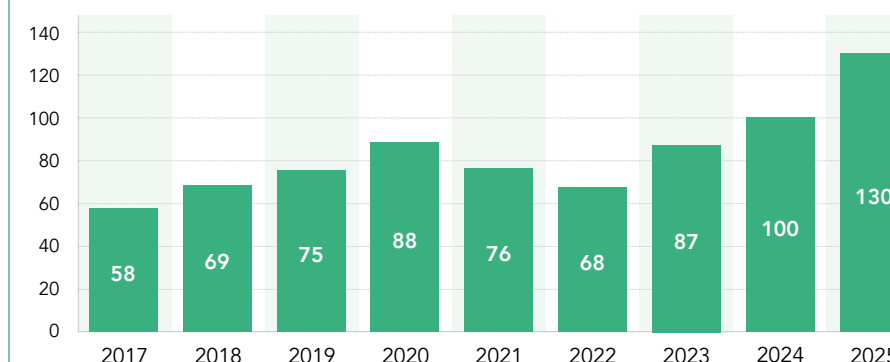
AUTORISATION DE FRANCHISSEMENT SANS VÉRIFICATION (AFSV)



Les autorisations de franchissement sans vérification (AFSV) sont générées lorsqu'il est autorisé à une circulation de franchir un signal fermé sans avoir vérifié au préalable l'ensemble des conditions d'ouverture du signal prévues par la réglementation.

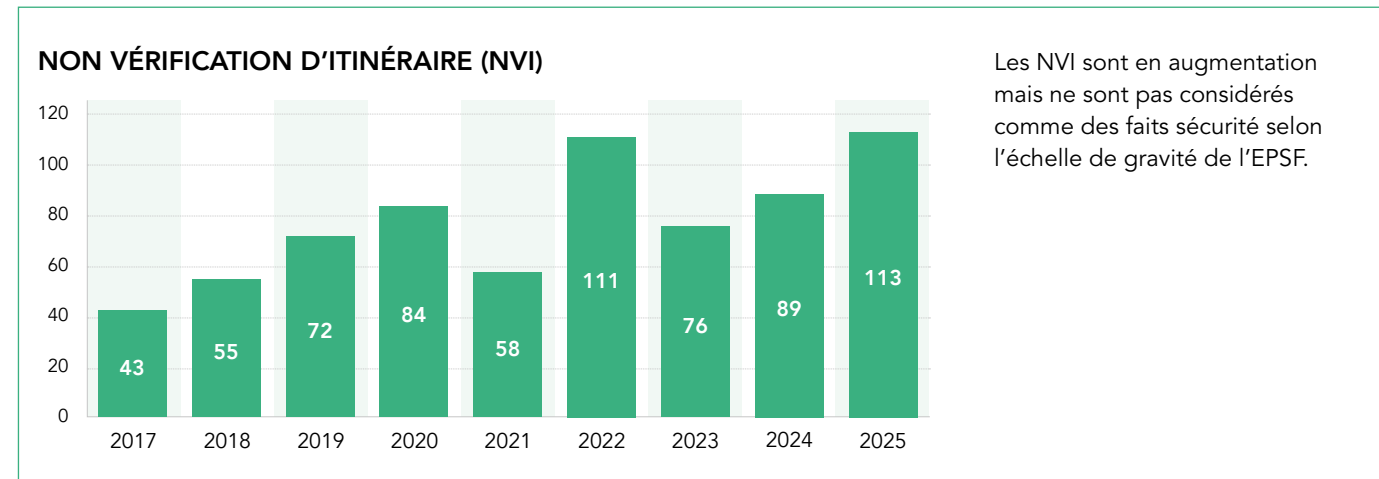
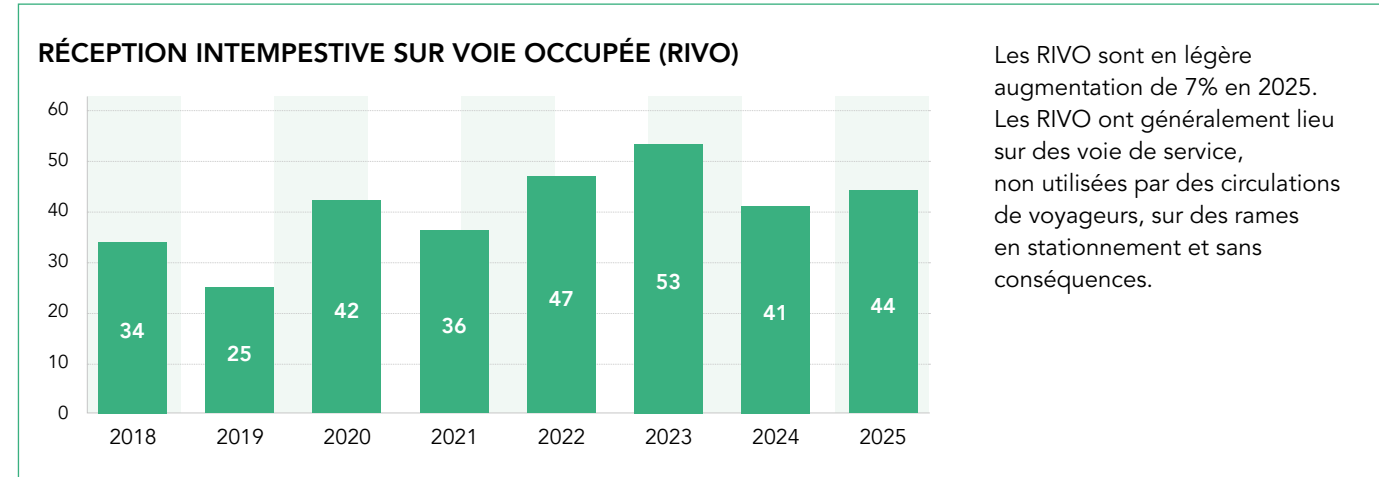
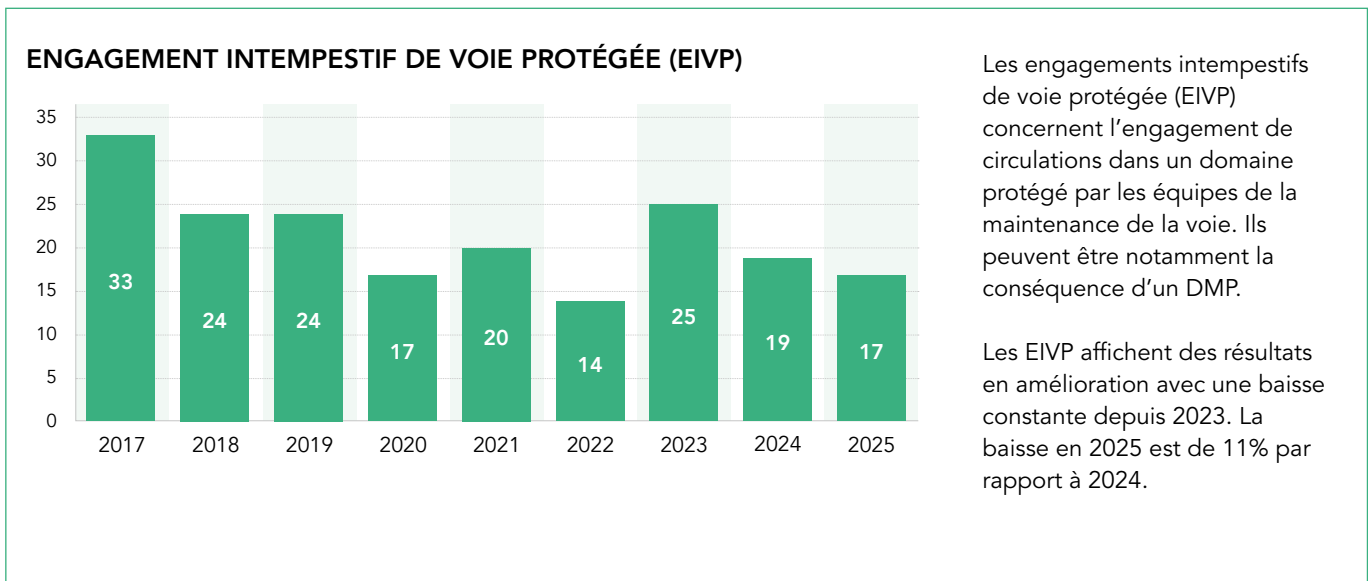
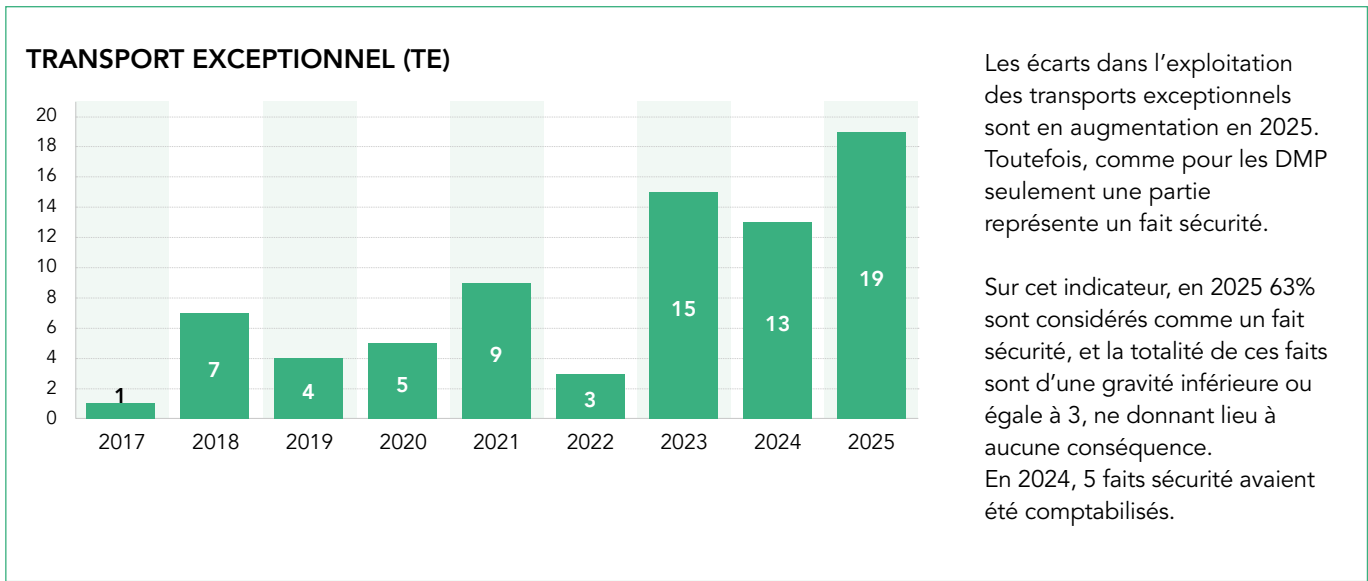
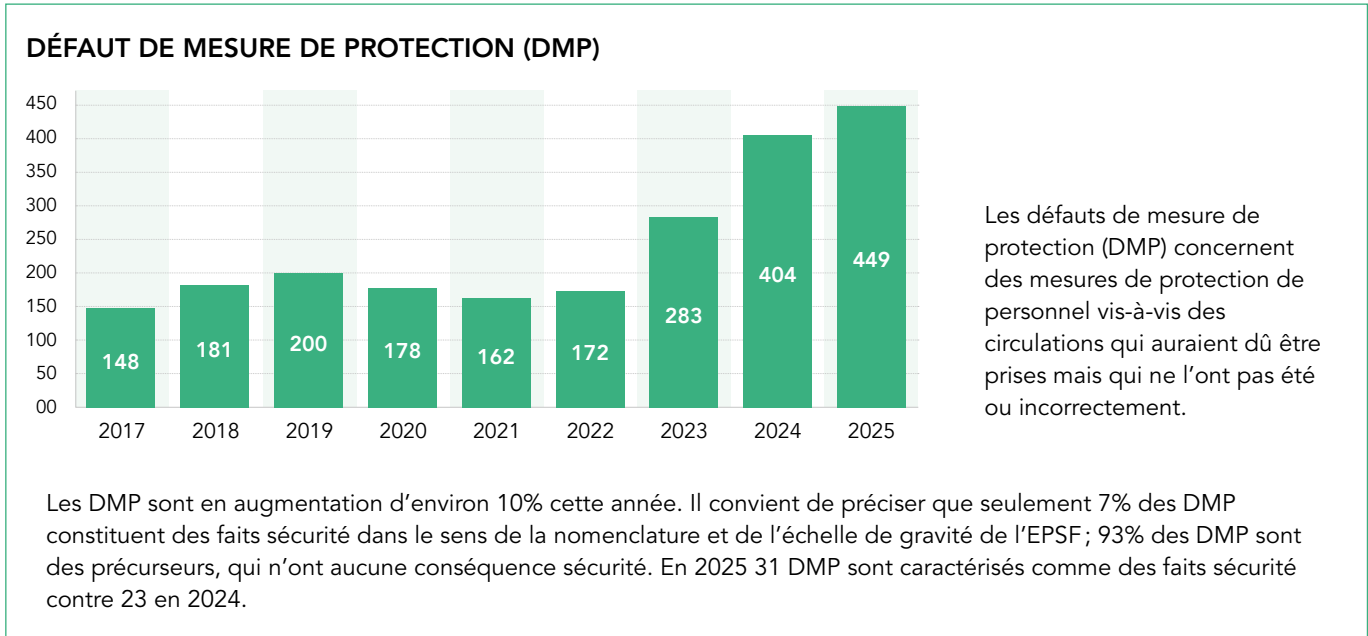
Elles sont en augmentation en 2025 et présente la valeur la plus importante depuis 8 ans. Après la baisse observée en 2024, les AFSV sont à nouveau à la hausse, en raison d'une plus grande remontée spontanée des opérateurs dans le cadre des actions liées à la libération de la parole, faits qui n'auraient pas nécessairement été détectés autrement, mais aussi d'une mauvaise mise en œuvre des compétences non techniques et techniques par l'agent, dont notamment un manque de maîtrise de la réglementation et une mauvaise application des règles relatives aux communications de sécurité.

EXPÉDITION SANS ORDRE ÉCRIT PRÉVU (ESOP)



Les expéditions sans ordre prévu (ESOP) concernent l'expédition de trains sans avoir délivré au conducteur du train un ordre de marche restrictive aux abords d'une zone nécessitant des mesures particulières de circulation.

Concernant les ESOP, elles sont en augmentation de 30% en 2025. Cette augmentation s'explique par deux facteurs, une plus grande remontée des faits par les établissements dans le cadre de la libération de la parole et de l'autre par la mauvaise représentation géographique de la situation par les opérateurs. Par ailleurs, le manque de rigueur dans les communications entre les agents circulation, entre les agents circulation et les régulateurs ou entre les agents circulation et les conducteurs entraînent une représentation erronée de la situation et des prises de mesures inadaptées.



En synthèse, en 2025, 362 des erreurs de procédure circulation sont considérés comme des faits sécurité, contre 267 en 2024.



Réduction des erreurs circulation

→ CONTEXTE

SNCF Réseau fait face à une tendance défavorable depuis plusieurs années en matière d'erreur de procédures liés à la gestion des circulations, même si l'année 2024 avait montré une baisse. Elle s'inscrit dans une tendance générale d'augmentation des opérations de travaux et des incidents affectant les circulations (intempéries, malveillance, défaillances techniques des installations...), qui sollicite davantage les opérateurs.

Les établissements opérationnels sont tous concernés avec au moins un fait sécurité de gravité 4 et plus lié aux procédures circulation pour chacun des établissements.

L'analyse des événements confirme un noyau de causes récurrentes :

- défaillances dans la mise en œuvre des compétences non techniques ;
- difficultés dans l'application opérationnelle des référentiels ;
- lacunes dans la connaissance des installations de sécurité ;
- problèmes de communication entre opérateurs (interprétation, transmission, qualité des échanges).

Ces facteurs représentent à eux seuls plus de la moitié des origines d'incidents graves.

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

L'analyse met en lumière plusieurs espaces d'amélioration structurants, regroupés en sept axes principaux.

A. Renforcer le pilotage stratégique des erreurs de circulation

- mettre en place une gouvernance renforcée autour des gestes métier ;
- déployer des routines et standards sécurité communs, incluant briefings et rituels sécurité structurés ;
- créer des espaces dédiés à la sécurité dans chaque site ;
- évaluer systématiquement l'efficacité réelle des actions menées et ajuster les standards en conséquence.

B. Approfondir la compréhension des facteurs d'erreur

- mieux caractériser le profil de l'opérateur dans les situations sensibles ;
- analyser finement les données issues des retours d'expérience : occurrence des erreurs, contexte temporel, complexité des situations, régimes de travail ;
- utiliser davantage les écoutes audio pour identifier les mécanismes cognitifs à l'origine des écarts ;
- mener des travaux sur le rapport à la règle, à la rigueur et au risque.

C. Renforcer la formation et la responsabilisation

- revoir les attendus de la formation initiale et les compétences à la sortie ;
- dédier des journées fixes à la formation continue, inamovibles ;
- encourager l'autodiagnostic par les agents pour identifier leurs propres fragilités ;
- responsabiliser davantage les agents référents pour accompagner les nouveaux arrivants ;
- utiliser des supports pédagogiques modernes : vidéos, témoignages, écoutes de situations réelles.

D. Généraliser et ancrer les outils numériques et procédures sécurisantes

- rendre l'utilisation d'ODICEO systématique lorsque l'outil est disponible ;
- généraliser la transmission numérique ;
- étendre le déploiement des outils d'autocontrôle et de fiabilisation ;
- étendre l'usage des procédures d'alertes radios pour réduire l'exposition au risque.

E. Améliorer la communication opérationnelle

- utiliser les enregistrements audio comme outil de veille prioritaire ;
- réduire l'hétérogénéité de traitement des écoutes selon les acteurs ;
- mieux cibler les écoutes pour améliorer la pertinence des détections ;
- maintenir et mettre à jour les référentiels de compétences, en intégrant les particularités locales.

F. Développer l'usage des simulateurs

- étendre le parc d'outils (simulateurs dédiés à diverses technologies) ;
- développer des scénarios spécifiques aux événements redoutés ;
- exploiter de manière approfondie les résultats des évaluations pour piloter les actions.

G. Standardiser les pratiques et améliorer le pilotage

- construire des indicateurs plus fiables, plus simples et plus automatisés ;
- intégrer ces indicateurs dans le pilotage quotidien ;
- définir des trajectoires par établissement pour assurer une cohérence nationale.

→ RÉALISATIONS 2025

→ Déploiement d'exercices pratiques :

- conception et diffusion d'exercices types : ESOP, AFSV, DMP, dérangements divers, prises de mesures immédiates ;
- mise en place d'un volume important d'évaluations, avec participation des agents ;

→ Développement de la veille par enregistrements :

- augmentation notable du nombre d'agents veillés ;
- détection plus importante d'écarts de communication grâce à cette méthode ;
- mise en place d'un suivi régulier du volume d'écoutes et de la qualité des exploitations ;

→ Progrès sur l'utilisation d'ODICEO :

- poursuite et presque finalisation du déploiement technique ;
- hausse marquée du volume d'événements traités avec l'outil ;
- intégration des pièges et particularités des postes dans les référentiels pour en faciliter l'usage ;

→ Montée en puissance des simulateurs :

- augmentation du nombre de jours d'utilisation et du volume d'agents formés ;
- amélioration du ciblage des scénarios sur les événements critiques ;
- doublement du volume d'écarts détectés dans les mises en situation ;

→ Production de supports et de standards nationaux

- fiches thématiques nationales ESOP, AFSV, DMP ;
- vidéos pédagogiques : « Com il faut » ;
- exercices « test » permettant de valider les pratiques ;
- préparation des indicateurs et trajectoires pour 2026.

4.6 Les déshuntages

→ FOCUS SUR LES DÉSHUNTAGES

Les circuits de voie participent au fonctionnement de la signalisation ferroviaire pour assurer la sécurité. Ils permettent de détecter la présence d'un train sur la voie et d'assurer l'espacement des circulations ferroviaires, les annonces aux passages à niveau, etc. On appelle « déshuntage » la libération intempestive d'une zone de circuit de voie malgré la présence d'au moins un essieu d'un train sur la zone qu'il occupe et qu'il est censé « shunter » (mauvais contact rail/roue).

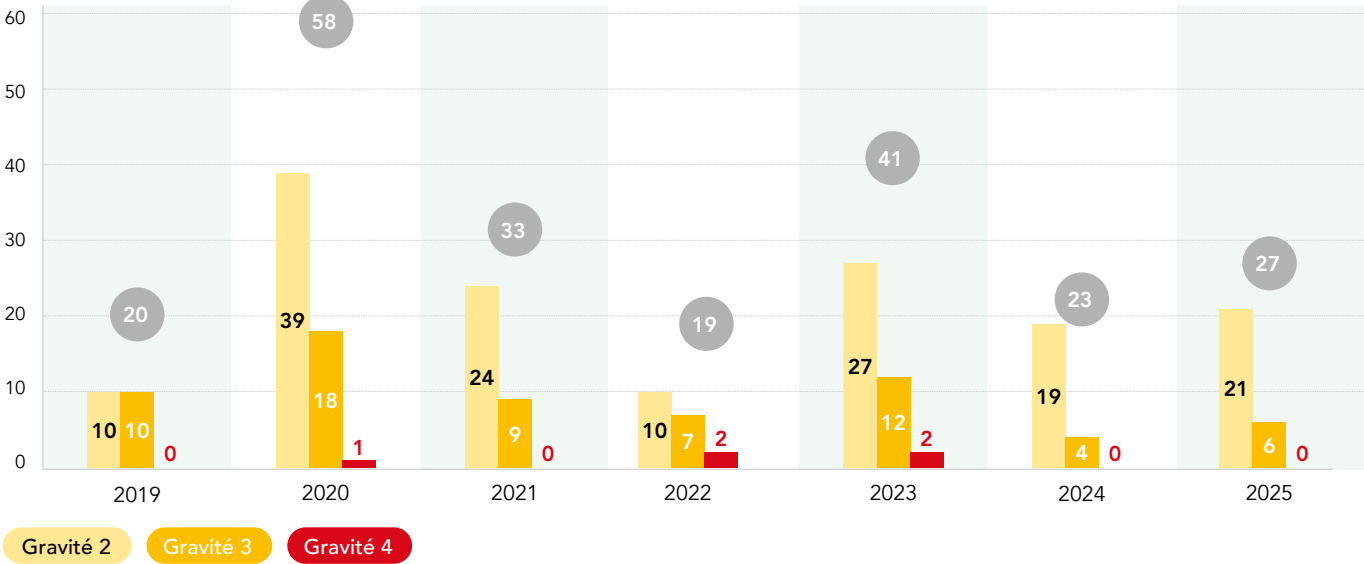
Il s'agit d'un phénomène complexe lié à la combinaison de différents facteurs tels que :

- la pollution du rail et/ou des roues, résultant de l'environnement (feuilles, sable, produits tombés des convois, etc.);
- l'oxydation du rail résultant d'une faible circulation sur les voies et pouvant être accrue par les conditions atmosphériques;
- les caractéristiques du train : type de freinage (à disques, avec des sabots en fonte, etc.), équipement avec un système de raclage des roues (scrubber, stick, etc.), équipement de BIAS (Boucle Inductive d'Assistance au Shuntage), charge à l'essieu, mode de traction (thermique ou électrique), etc.

N.B.1 : une barrière a pour objectif de s'opposer à l'apparition ou à l'enchaînement d'événements susceptibles d'aboutir à un accident. Il peut s'agir d'un dispositif technique, d'une action humaine ou d'une combinaison des deux.

N.B.2 : les niveaux de gravité sont indiqués en cohérence avec l'échelle de gravité de l'EPSF. Ils correspondent aux niveaux de gravité NG1, NG2 et NG3 utilisés jusqu'en 2022 par SNCF Réseau pour classer les événements de déshuntage : un événement anciennement NG1 est à présent classé EG2, un NG2 est maintenant classé EG3, et un NG3 est classé EG4.

BILAN DES DÉSHUNTAGES



On décompte 27 déshuntages en 2025, dont les trois quarts en période automnale. On constate que deux séries d'incidents cumulent à elles seules 13 incidents, soit :

- 7 déshuntages de l'ordre de quelques secondes survenus au niveau de l'embranchement particulier des Carrières de Pagnac (Haute-Vienne), détectés par un dispositif technique

Les événements de déshuntage sont classés en trois niveaux selon la gravité du risque :

- **Événement de gravité 2 (EG2) :** un événement de déshuntage n'exposant pas à un risque ferroviaire
 - soit parce qu'il existe une barrière technique permettant de couvrir le risque ;
 - soit parce que le circuit de voie concerné par le déshuntage n'intervient pas dans une fonction de sécurité.
- **Événement de gravité 3 (EG3) :** un événement de déshuntage n'exposant pas à un risque ferroviaire, car les risques, bien que non couverts par des barrières techniques, sont couverts par des barrières d'exploitation.
- **Événement de gravité 4 (EG4) :** un événement de déshuntage pour lequel au moins un risque n'est couvert ni par une barrière technique ni par une barrière d'exploitation : absence de barrière, mise en défaut de la barrière technique ou défaut de mise en œuvre de la barrière d'exploitation. Un événement classé EG4 peut amener un rapport sur les mesures conservatoires ainsi que les actions immédiates prises ou à prendre pour éviter le retour d'un événement similaire sur son périmètre, puis d'assurer le suivi de ces actions.

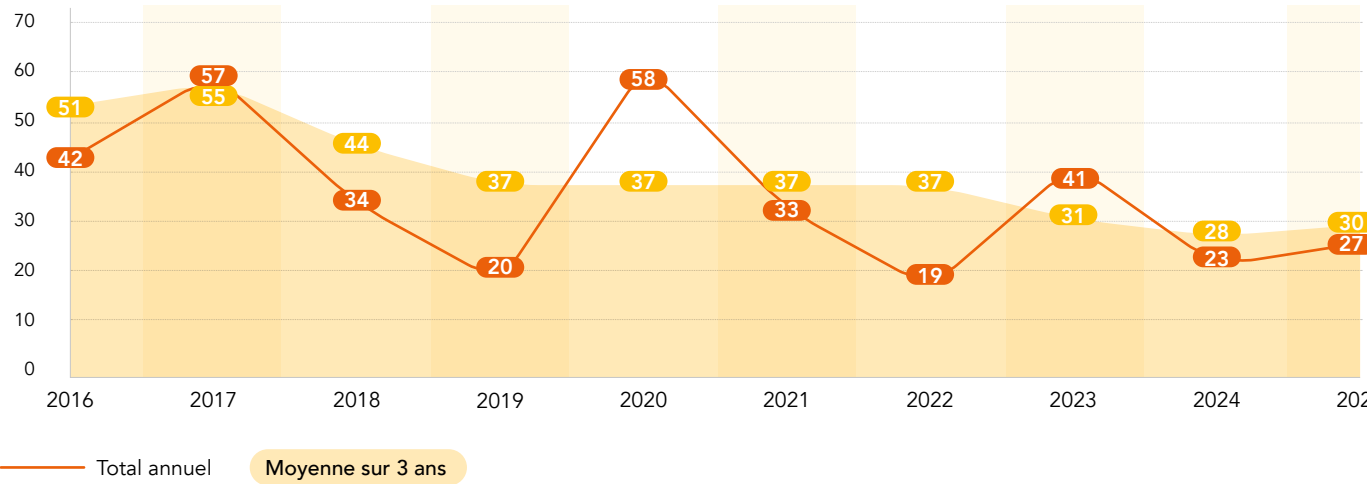
installé à des fins d'étude de la qualité du shuntage sur le site à la suite d'un incident survenu fin 2023. Ce dispositif n'étant pas relié à la télésurveillance, les 7 déshuntages ont été découverts a posteriori lors du dépouillement régulier de l'appareil de mesure. Précisons que ces déshuntages étaient tous couverts par des mesures de couverture et n'exposaient pas les circulations concernées à un risque ferroviaire ;

- 6 déshuntages survenus sur une même ligne à voie unique lors de sa réouverture, après une fermeture pour travaux pendant toute la période automnale.
- les deux tempêtes d'octobre (Amy et Benjamin) ont généré un seul déshuntage.

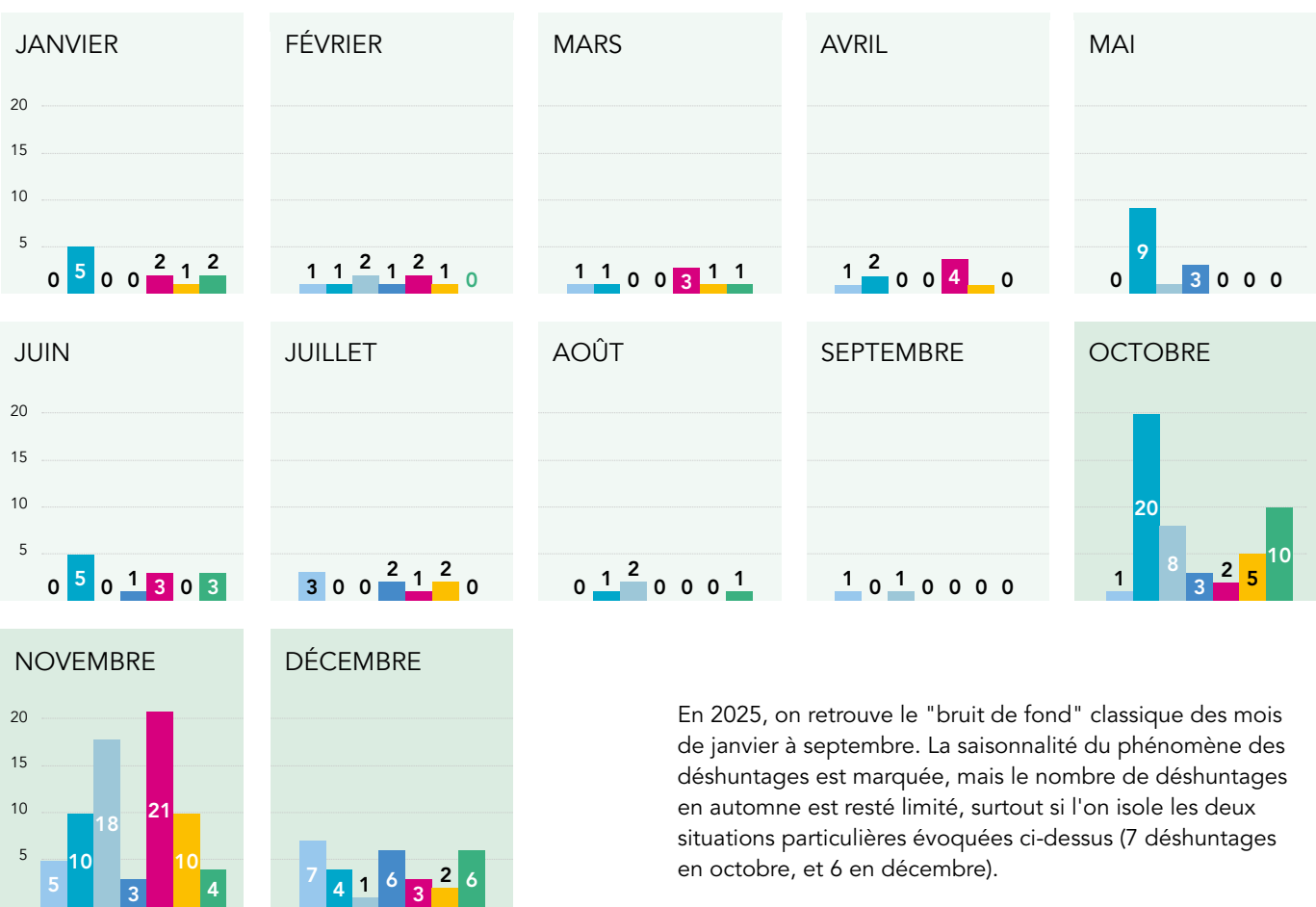
Hormis ces deux situations particulières, on a décompté 14 autres événements. À noter :

- la température conforme à la normale avec des épisodes de douceur en septembre et octobre ont permis une chute progressive des feuilles, vis-à-vis de laquelle le nettoyage régulier des voies est le plus efficace ;

NOMBRE ANNUEL DE DÉSHUNTAGES ET MOYENNES TRIENNALES



RÉPARTITION MENSUELLE DES DÉSHUNTAGES



En 2025, on retrouve le "bruit de fond" classique des mois de janvier à septembre. La saisonnalité du phénomène des déshuntages est marquée, mais le nombre de déshuntages en automne est resté limité, surtout si l'on isole les deux situations particulières évoquées ci-dessus (7 déshuntages en octobre, et 6 en décembre).

Déshuntage



→ CONTEXTE

Après le déraillement d'un train à Sainte-Pazanne en octobre 2015, dû à un déshuntage, les mesures conservatoires adoptées ont été à l'origine de réflexions sur les règles de gestion de l'événement redouté « déshuntage », et du projet « Système Shuntage ». Ce projet (2015-2020), piloté par un comité multi métiers et multi activités avec un chef de projet dédié, avait pour objectif de renforcer significativement la connaissance du phénomène de déshuntage et des risques associés, en y associant toutes les composantes du système ferroviaire (infrastructure, matériel roulant, exploitation, environnement).

Ces travaux ont contribué à la définition de la politique sécurité shuntage de SNCF Réseau avec pour objectifs :

- de réduire le nombre d'événements sécurité liés aux déshuntages ;
- d'améliorer la connaissance du phénomène de déshuntage ;
- de développer une culture de l'analyse du risque afférente à cette problématique, pour mieux la maîtriser.

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

Les leviers majeurs d'amélioration de la couverture du risque de déshuntage sont principalement :

- Les analyses de risque :
 - analyse de criticité des lignes, menée selon une méthodologie précise ;
 - analyse des incidents survenus, avec le modèle dit du « nœud papillon » ;
- Le suivi, l'analyse de l'incidentologie, le retour d'expérience et les plans d'action associés ;
- Un programme d'investissement pluriannuel pour l'ajout de pédales d'aide au shuntage essentiellement installées pour la protection des PN vis-à-vis du risque de déshuntage (programme depuis 2017 visant plus de 1 800 PN) ;
- La veille par les entités de production sur les facteurs influant sur le risque de shuntage (niveau du trafic, décalaminage et désoxydation après travaux, aptitude du matériel roulant au shuntage, nettoyage des rails, etc.) ;
- L'animation des entités de production sur la politique sécurité shuntage et le risque associé ;
- L'élaboration d'indicateurs, dont celui de la performance de la politique pour en mesurer l'impact.

→ RÉALISATIONS 2025

- poursuite de l'analyse méthodique de criticité des lignes par les trinômes Shuntage sur l'ensemble des Établissements Infrastructure Circulation (EIC) ;
- mise en production du deuxième lot de l'application intranet dénommée SHETLAND (SHuntage ETude Locale et ANalyse du risque de Déshuntage) afin d'industrialiser les analyses méthodiques de criticité des lignes. Le développement s'est poursuivi en 2025 ;
- obligation pour tous les Infrapôles d'utiliser l'application ADER à partir de la campagne automnale 2024. Cet outil digital de pilotage et de suivi de la campagne automnale de nettoyage des rails, développé initialement par la Zone de Production Nord-Est Normandie, et dont le déploiement national est piloté par la Direction Technique Ingénierie et Innovation, est très apprécié par les opérateurs à bord des trains de brosse / lavage des rails ;
- équipement en pédales d'aide au shuntage de 41 passages à niveau supplémentaires (sens normal, et contre-sens le cas échéant) ;
- au regard de l'incidentologie marquée par le passage de plus en plus fréquent de tempêtes, SNCF Réseau a entrepris de compléter ses processus pour systématiser la prise en compte du risque de déshuntage lié à une pollution des rails avant de reprendre ou de poursuivre l'exploitation à la suite de vents violents, lorsque le trafic a été interrompu un certain nombre d'heures. L'expérimentation des mesures proposées par un groupe de travail, débutée à l'automne 2024, a été reconduite à l'automne 2025 ;
- poursuite de la mise en œuvre par la Direction Technique Ingénierie et Innovation de nouveaux récepteurs numériques de circuits de voie (pour circuits de voie de type UM71) dont l'objectif est d'éviter certains déshuntages à l'aide d'un traitement du signal de la tension résiduelle en voie ;
- déploiement par la Direction Technique Ingénierie et Innovation d'une nouvelle génération de systèmes de surveillance des tensions résiduelles « SSTR V2 » sur 26 sites choisis soit pour leur sensibilité aux déshuntages, soit parce que leur configuration paraît intéressante pour améliorer les connaissances sur le shuntage notamment en présence d'oxydation. Ce système est en outre capable de mesurer la masse et l'empattement du matériel roulant de façon à estimer le type de circulation, voire identifier le matériel, et connaît l'état du relais de voie. Enfin, une Interface Homme Machine de supervision à distance, permet de visualiser l'ensemble du parc installé, et de procéder à distance à des dépouillement des mesures puis à leur analyse.

La politique sécurité shuntage de SNCF Réseau vise à réduire le nombre d'événements sécurité liés aux déshuntage, en améliorant la connaissance du phénomène et en développant une culture de l'analyse du risque lié à cette problématique, pour mieux la maîtriser.

5. Principaux accidents

25 mars 2025 : déraillement de deux wagons transportant de l'essence (matières dangereuses – code 33) d'un train fret sur voie de service au triage de Clermont-les- Gravanches (63)

Tôt le matin, un train de marchandises circule à faible vitesse sur le faisceau de triage lorsque le conducteur ressent un effort anormal accompagné d'une fuite de la conduite générale. Après l'arrêt du train, un agent descend et constate le déraillement au niveau d'une aiguille, impliquant deux wagons. Les wagons concernés transportent de l'essence, sans perte de produit malgré le renversement de l'un d'eux. Les procédures d'urgence sont déclenchées, avec activation du plan d'intervention matières dangereuses et interruption totale des circulations. Une coupure d'urgence des installations électriques est réalisée et les secours interviennent rapidement sur site. Les premières constatations confirment l'absence de fuite mais nécessitent des opérations de dépotage puis de relevage.



19 mai 2025 : déraillement d'un TGV suite à une érosion de la plateforme par les inondations à Tonneins (47)

Le 19 mai 2025 en soirée, de fortes pluies provoquent des inondations sur la ligne entre Marmande et Agen, notamment au niveau de Tonneins. Plusieurs conducteurs signalent de l'eau atteignant la limite du rail, mais jugent le passage possible à vitesse réduite. Le régulateur met en place des mesures de prudence, avec des consignes de marche à vue et des ordres spécifiques pour encadrer la circulation. Malgré l'aggravation progressive de la situation, les informations restent partielles et évolutives.

Quelques heures plus tard, un train est arrêté en urgence après signalement d'une impossibilité de passage sur une zone plus critique. Toutefois, les circulations restent autorisées en marche prudente sur certains tronçons. Plus tard, un train reçoit un ordre de circulation avec restriction et confirme à plusieurs reprises que le passage semble possible sans submersion du rail. Il est autorisé à s'engager en canton occupé et poursuit sa progression à vitesse réduite. Peu après, le conducteur constate une dégradation rapide de l'infrastructure et déclenche une alerte radio. Le remblai ferroviaire ayant été emporté par les eaux, la voie se déforme brutalement. Le train déraille après avoir parcouru quelques centaines de mètres, alors qu'il circulait à environ 30 km/h. Aucun blessé n'est à déplorer.



30 mai 2025 : déraillement d'un train TER à la suite du heurt avec un matériel d'engin de travaux à Neuville sous Laon (02)

Tôt le matin, un train circule en direction d'Anizy-Pinon à environ 90 km/h lorsque le conducteur détecte un obstacle sur la voie. Il identifie à l'approche un engin de type godet de chantier situé dans le gabarit de circulation. Malgré le déclenchement immédiat du freinage d'urgence, la collision ne peut être évitée. Le train s'immobilise quelques centaines de mètres plus loin, après que le conducteur a ressenti de fortes secousses. À l'arrêt, un agent à bord signale un dégagement de fumée dans la rame.

Le conducteur effectue une reconnaissance et constate le déraillement du train. La circulation est immédiatement interrompue sur les deux voies. L'analyse conclut que l'accident est dû à la présence inopinée d'un équipement de chantier resté dans la voie. 4 blessés légers sont à déplorer. Les dégâts à la rame et à l'infrastructure sont importants.



6 septembre 2025 : délivrance d'une autorisation de franchissement sans vérification préalable à un train de voyageurs sur voie principale à St Antoine (13)

Le 6 septembre 2025 au matin, un dérangement des installations de signalisation entraîne une non-libération intermittente des zones en gare de Saint-Joseph-Le-Castellas, interrompant la circulation sur les deux voies. Les agents circulation mettent en place une exploitation en mode dégradé, avec délivrance de bulletins autorisant les franchissements de signaux et une reprise progressive des circulations à vitesse réduite. Plusieurs trains circulent ainsi sous procédures encadrées, après vérifications des conditions d'itinéraires. Dans la matinée, un agent circulation délivre un ordre de franchissement à un train sans avoir préalablement formé l'itinéraire ni réalisé les vérifications requises. Le train s'engage alors sur la voie, tandis qu'un autre train circule en sens opposé sur le même itinéraire. Les deux conducteurs détectent mutuellement la situation de conflit et déclenchent un freinage d'urgence. Les trains s'immobilisent à très faible distance l'un de l'autre, évitant la collision. L'analyse conclut que l'événement résulte de la délivrance d'une autorisation de franchissement sans respect des procédures réglementaires, en particulier l'absence de vérification des conditions de sécurité avant engagement d'une circulation.



22 octobre 2025 : prise en écharpe entre un train de voyageurs et un TGV vide en entrée de gare à Paris Est (75)

Le 21 octobre 2025 au matin, deux circulations évoluent en gare de Paris-Est dans un contexte d'occupation partielle des voies. Un train TGV est maintenu à l'arrêt sur une voie en attente de réception, tandis qu'un second train est autorisé à s'engager sur un itinéraire adjacent. Lors de sa progression à faible vitesse, le conducteur du second train identifie un doute sur le gabarit de passage à proximité de la queue du TGV.

Malgré ce doute, et en se fiant à la signalisation rencontrée, il poursuit sa marche à faible vitesse et ressent un frottement avec l'autre rame, provoquant une prise en écharpe. Il déclenche un freinage d'urgence et immobilise son train. De son côté, le conducteur du TGV, n'ayant rien perçu, redémarre après ouverture du signal. L'incident est ensuite signalé au poste, confirmant la collision sans conséquences corporelles. Les deux trains présentent des avaries mineures et sont maintenus à quai, tandis que les circulations sont adaptées. Des mesures conservatoires sont prises pour interdire certains itinéraires et sécuriser la zone. L'analyse conclut que l'événement résulte d'une erreur dans l'étude et la conception technique de la jonction d'aiguilles, ayant conduit à une incompatibilité de gabarit entre les circulations.



27 novembre 2025 : collision entre un train Intercités et un poids lourd sur passage à niveau à Villefranche sur- Cher (41)

En matinée, un train circule de Nantes vers Lyon-Perrache lorsqu'un ensemble routier s'engage sur un passage à niveau et tombe en panne, restant immobilisé sur la voie. Malgré les tentatives du conducteur du poids lourd, le véhicule ne peut être dégagé. Le conducteur du train, circulant à environ 120 km/h, aperçoit l'obstacle et déclenche immédiatement un freinage d'urgence. La distance restante ne permet pas d'éviter la collision, et le train percute l'arrière du camion avant de s'immobiliser.

Le conducteur, choqué mais indemne, alerte les services de circulation et les secours. La circulation est interrompue sur les deux voies et les dispositifs d'urgence sont activés. Aucun blessé n'est à déplorer parmi les voyageurs ni le conducteur routier. Les passagers sont évacués et pris en charge. Les premières analyses confirment que le passage à niveau fonctionnait normalement. L'accident est attribué à l'immobilisation du poids lourd sur la traversée.



6. Points sur les recommandations émises par le BEA-TT vis-à-vis de SNCF Réseau



En 2025, le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre a ouvert 5 enquêtes relatives à des événements sécurité qui se sont produits sur des infrastructures ferroviaires gérées par SNCF Réseau.

ENQUÊTES OUVERTES PAR LE BEA-TT EN 2025

Transport ferroviaire :

- Contact entre deux trains le 22 octobre 2025 à Paris-Est (75)
- Situation de nez à nez, sans collision, de deux trains survenue le 6 septembre 2025 à Marseille (13).
- Déraillement et début d'incendie d'un TER, le 30 mai 2025 à Laon (02) suite à heurt matériel de chantier.

- Début de déraillement d'un TGV du fait d'une inondation et d'un affaissement de la voie ferrée, sur la ligne Bordeaux – Sète, le 19 mai 2025 à Tonneins (47).

Passages à niveau :

- Traversée par un autocar d'un PN fermé à Brison-Saint-Innocent (73) le 06 juin 2025.

RECOMMANDATIONS ISSUES DES 9 RAPPORTS FINAUX DU BEA-TT PUBLIÉES EN 2025 :

Liste des rapports d'enquêtes publiés par le BEA-TT en 2025 et nouvelles recommandations envers SNCF Réseau.



Rapport d'enquête technique sur l'Incendie aux abords des voies au passage d'un train de Fret à Graveson (13) le 14 juillet 2022

→ Recommandation R1 à l'attention de SNCF Réseau

Identifier dans les zones à risque d'incendie, sur les lignes hors LGV, les endroits où un passage rapide des véhicules lourds de secours de part et d'autre des voies serait nécessaire et n'est pas possible. Le cas échéant, étudier la possibilité de traverser les voies par ces engins avec des solutions provisoires et rapides, sans dégradation des voies. Ces études pourraient être menées avec le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et les collectivités territoriales. Dans la zone de la Montagnette, étudier la possibilité d'installer une traversée des voies ferrées pour faciliter la lutte contre les incendies. Une solution, de type plateforme d'enraillement en lieu et place d'un ancien passage à niveau supprimé, et qui serait utilisé par les pompiers seuls ou les services de SNCF Réseau moyennant les mesures de sécurité adéquates, pourrait être étudiée en collaboration avec le SDIS et les collectivités territoriales locales.

Suites données par SNCF Réseau

La cartographie des zones à risques incendie et les perspectives d'évolution simulées pour les années à venir reviendrait à couvrir un périmètre trop large pour un recensement exhaustif susceptible de répondre aux critères recommandés. SNCF Réseau va engager des recherches sur de potentiels dispositifs amovibles (rampes, platelages...) permettant de manière provisoire le franchissement des voies sans dégradations aux installations. Sur la zone de la Montagnette, SNCF Réseau étudiera les possibilités d'aménagement d'une plateforme type « plateforme d'enraillement » susceptible de permettre la traversée de la ligne aux véhicules d'intervention des services de secours. Sa mise en œuvre ne pourrait toutefois être envisagée qu'après concertation avec les services de secours et collectivités locales et définition des modalités d'emprunt en sécurité de cette traversée et uniquement dans l'hypothèse où les recherches portant sur un dispositif amovible n'ont pas abouti (le but étant de limiter au maximum les possibilités d'accès et de traversée de nos lignes).

→ Recommandation R2 à l'attention de SNCF Réseau

- Remplacer les détecteurs de boîte chaude (DBC) de 3^e génération restant par des DBC/DFS (détecteur de frein serré) de 4^e génération, conformément à la décision de la commission produit de SNCF Réseau du 08 octobre 2024 ;
- Étudier la possibilité de réduire la distance entre les DBC/DFS sur des zones sensibles aux risques d'incendie et traversées par des convois Fret. Étudier la possibilité dans ces mêmes zones d'abaisser les seuils de détection des DFS et d'assurer un chaînage des informations entre les DBC/DFS ;
- mettre en œuvre les conclusions et recommandations du rapport final du JNS «Consequences of unintended brake applications with LL blocks»

Suites données par SNCF Réseau

Pour cette recommandation, SNCF Réseau renouvelle la réponse effectuée lors de la consultation sur la version projet. Le remplacement des DBC de 3^e génération restant par des DBC/DFS de 4^e génération, est programmé et planifié, conformément à la décision de la commission produit de SNCF Réseau du 08 octobre 2024 pour une éradication prévue d'ici 2030.



Rapport d'enquête technique sur la mise en danger probable de voyageurs et de sapeurs-pompiers lors de la détresse d'un train de l'entreprise ferroviaire OSLO le 25 juin 2023, sur la commune de Nuits (89)

→ Recommandation R3 à l'attention de SNCF Réseau

Mettre en place un système de contrôle qualité sécurité capable de détecter des situations d'immixtion ou de non-respect des prérogatives des agents en charge de la sécurité des circulations lors des interventions des gestionnaires de crise territoriaux et nationaux. Associer à la démarche de contrôle un retour d'expérience systématique pour toute situation dont le traitement aura été différent des règles établies.

→ Recommandation R4 à l'attention de SNCF Réseau

Veiller à l'application du document DC 4380 pour garantir que les informations circulant entre les gestionnaires de crise et les intervenants présents sur les lieux, transitent systématiquement par le régulateur pour une situation ayant lieu en pleine ligne ou par l'agent circulation pour un événement situé dans les limites territoriales de la gare. Pour gérer la détresse d'un train de voyageurs ayant demandé le secours en tenant compte de l'instabilité de la situation, créer une fiche dans le document DC 1503 imposant la mise en place de marche prudente pour toute circulation dépassant ou croisant le train en détresse. Intégrer dans le document DC 2611 ou créer un document traitant des règles d'intervention des forces de police ou de gendarmerie.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau renouvelle les observations formulées sur ces deux recommandations à l'occasion de la consultation sur la version projet rappelant que :

- les fonctions de gestion de crise exercées dans les salles de crises n'ont pas à ce titre-là de missions de sécurité ;
- un dispositif de REX à chaud permet d'analyser les manquements ou écarts dans le contexte étudié ;

S'agissant du maillage, l'étude menée par le cabinet suisse EBP en 2019, portant sur l'évaluation des programmes de sécurité de SNCF Réseau et de leur rapport coût/efficacité avait conclu à l'efficacité élevée du maillage actuel, ne pouvant être améliorée qu'avec des investissements importants, ceci sans exclure de combler toutefois des lacunes éventuelles (par exemple, à un point frontière qui verrait une augmentation significative du trafic marchandise ou dans une zone particulièrement exposée aux incendies* causés par des freins serrés).

** Dans les zones particulièrement exposées au risque incendie, un paramétrage spécifique visant à abaisser le seuil d'alarme simple est appliqué au Détecteur de Freins Serrés DFS.*

Le rapport final du JNS «Consequences of unintended brake applications with LL blocks» nouvellement évoqué dans cette version définitive de rapport fera l'objet d'une étude approfondie par nos services avant de pouvoir y donner une suite éventuelle.

→ Recommandation R1 à l'attention de la mairie d'Eus et de SNCF Réseau

Profiter des travaux sur le talus et le rétablissement de la voirie pour refaire le canal de récupération des eaux d'irrigation en lien avec les riverains.

- notre système de remontée a bien fonctionné, permettant à la fois aux services en charge de la sécurité des circulations et à ceux en charge de la gestion de crise d'identifier rapidement l'événement et de vous en informer ;
- concernant la circulation de l'information entre les acteurs, s'il est nécessaire que certaines informations transitent effectivement par le régulateur ou l'agent circulation, tout systématisme en la matière pourrait entraîner une embolie génératrice de pression temporelle préjudiciable à la sécurité des circulations ;
- SNCF Réseau n'envisage pas d'imposer systématiquement la marche prudente aux trains croisant ou dépassant une circulation en détresse, car cette mesure pourrait générer de nouveaux risques. Les référentiels en vigueur intègrent les risques liés à la présence de personnes sur la plateforme ferroviaire et prévoient des mesures restrictives adaptées dans ce type de situation.

En réponse aux différents sujets mis en avant dans ces deux recommandations, SNCF Réseau a inscrit dans sa feuille de route 2025/2026 un ensemble d'actions portant sur différents volets (procédures, interfaces avec les entreprises ferroviaires et services de secours, organisations).

→ Recommandation R6 à l'attention de SNCF Réseau

Réaliser un retour d'expérience sur l'événement pour rappeler les règles à respecter rigoureusement pour toute intervention en milieu ferroviaire. Cette démarche impliquera nécessairement la Direction Générale de la Police Nationale, la Direction Générale de Gendarmerie, les Commandements des Bataillons des Sapeurs-pompiers de Paris et des Marins-Pompiers de Marseille, et l'Association des maires de France pour les Policiers Municipaux.

Suites données par SNCF Réseau

Pour cette recommandation, SNCF Réseau dans le cadre des animations réalisées auprès des différentes instances externes (BSPP, DGSI, Gendarmerie, Police...) réalisera un focus sur cet événement pour illustrer le risque ferroviaire et rappeler les conditions et mesures de sécurité à respecter lors d'interventions en milieu ferroviaire. L'intégration de ce

focus au sein d'un dispositif d'animation régulier garantira une continuité dans la transmission du message. SNCF Réseau, prend par ailleurs acte des différentes invitations et s'attachera à y apporter les solutions les plus appropriées. La mise en cohérence des textes DC1503 et DC3791 a été réalisée courant 2024.



Rapport d'enquête technique sur la collision et le déraillement d'un train de fret survenus le 11 février 2024 à Metz-Sablon (57)

→ Recommandation R1 à l'attention de SNCF Réseau

Recenser les situations ne respectant pas la DES 207 Rectif n°3 de 10/2000 quant à la distance entre le carré violet (Cv) et le premier panneau de block. Le cas échéant, étudier la manière de couvrir le risque d'une mauvaise application de la Marche à Vue par le conducteur en appliquant les mesures progressives suivantes :

- a minima, conditionner par voie de réglementation d'exploitation l'ouverture des Cv donnant accès aux voies principales (VP) à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ;
- en fonction d'une analyse de risque prenant en compte le contexte local notamment la visibilité du signal, la distance d'implémentation depuis le point d'aiguillage, conditionner techniquement l'ouverture des Cv donnant accès aux VP à la libération des circuits de voie de la voie principale en amont du premier panneau de block ;
- dans le cas d'une modernisation de la signalisation notamment la régénération de poste d'aiguillage, équiper les panneaux lumineux donnant accès aux VP des indications de block (BAL, ETCS...), de leurs systèmes d'appui (répétition, KVB, ETCS...).

Suites données par SNCF Réseau

Pour cette recommandation, SNCF Réseau a initié une étude de criticité sur les itinéraires similaires à la situation de Metz-Sablon visant à définir les modifications éventuelles à porter aux installations concernées et leur priorisation dans un souci coût/efficacité.



Rapport d'enquête technique sur l'électrification d'un agent en cabine de conduite lors d'une circulation de train d'essai survenue le 22 juillet 2024 à Zillisheim (68)

→ Recommandation R1 à l'attention de DB SystemTechnik et de SNCF Réseau

Définir et mettre en œuvre un mode opératoire permettant de s'assurer que les sites de garage des circulations d'essai ont une qualité proportionnée à la nature de la circulation, en effectuant par exemple une visite préalable bilatérale actant les mesures d'accompagnement à prendre.

Les résultats de cette étude sont attendus pour fin juin 2026. S'agissant du point 3 de cette recommandation, l'IG3035 fera l'objet d'une réécriture et mise en cohérence avec le référentiel IG93267.

→ Recommandation R2 à l'attention de SNCF Réseau

Améliorer les modalités de gestion des circulations par les commandes centralisées du réseau (CCR), pour une meilleure collaboration avec les acteurs du terrain :

- lever sans délai la rétention d'un train dès qu'une situation évolue / mise en marche des trains le plus vite possible ;
- mettre en place entre les agents circulation de deux secteurs contigus une communication orale systématique pour s'assurer de l'intérêt de l'expédition d'un train d'un secteur circulation vers l'autre ;
- améliorer la connaissance réciproque des agents circulations, du chef circulation de la CCR et des acteurs des postes éloignés afin de mieux partager les particularités locales, les informations et coordonner leurs actions ;
- étudier l'installation d'un poste GSM-R au poste D afin de raccourcir les délais d'échanges et lui permettre d'arrêter un train en cas de danger (oubli de cale, étincelle, etc.).

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau maintient la réponse formulée sur la version projet et ne suivra pas cette recommandation dont certaines mesures sont en opposition avec la philosophie même de mise en place des commandes centralisées du réseau.

Suites données par SNCF Réseau

Comme préalablement indiqué lors de la phase consultation, il serait préférable de prévoir un tel processus dans la réglementation « essais » et/ou dans les processus de délivrance des autorisations qui en découlent. Par ailleurs, SNCF Réseau ne connaît pas nécessairement l'ensemble des activités des demandeurs et il paraît dès lors plus opportun de faire porter la responsabilité de telles vérifications aux demandeurs d'essai. SNCF Réseau pourra évidemment être associé au processus et mettra en place une coopération notamment pour la gestion des aléas.



Rapport d'enquête technique sur la collision entre un véhicule léger et un autobus survenue le 28 juillet 2023 sur la RD 113 au niveau de la commune de Mézières-sur-Seine (78)

Ce rapport ne formule pas de recommandation à l'attention de SNCF RESEAU.



Rapport d'enquête technique sur la collision entre un Train Express Régional et un autocar de transport scolaire survenue le 24 janvier 2023 sur le passage à niveau n° 42 à Cevins (73)

→ Recommandation R5 adressée à SNCF Réseau

- Ajouter dans le référentiel technique le cas de tunnels ferroviaires situés à proximité d'un passage à niveau comme étant une situation dans laquelle des rails de sécurité peuvent être implantés pour limiter les conséquences d'un déraillement ;
- étendre les cas d'emploi à d'autres types d'obstacles naturels ou artificiels très massifs pouvant se trouver à proximité d'un PN.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau a pris en compte cette recommandation et va engager la réécriture du référentiel « IG90201 : Rails de sécurité destinés à limiter les conséquences d'un déraillement ». La prochaine version de ce texte, programmée pour fin 2026, intégrera la possibilité d'équiper de rails de sécurité certaines parties de voies proches d'ouvrages (y compris tunnels) situées à proximité de ces passages à niveau.



Rapport d'enquête technique sur l'immobilisation prolongée d'une rame TGV survenue le 9 octobre 2022 dans le tunnel ferroviaire du Fréjus à Modane (73)

→ Recommandation R2 adressée à RFI et SNCF Réseau :

- RFI et SNCF Réseau doivent considérer tout arrêt dans le tunnel comme un événement de sécurité pouvant dégénérer en crise grave. Le plan d'intervention et de secours (PIS) doit être activé ;
- Les services de secours doivent être prévenus (pré-alerte ou alerte en fonction de la nature de l'événement) par RFI et par SNCF Réseau.

Suites données par SNCF Réseau

Pour cette recommandation, SNCF Réseau réalisera la modification des logigrammes du PIS. Cette modification du logigramme, qui ne pourra intervenir qu'après validation du plan de secours binational (à charge des autorités préfectorales françaises et italiennes) inscrira la bonne garantie de la pré alerte.

→ Recommandation R5 adressée à SVI, RFI et SNCF Réseau

Veiller à ce que RFI, SVI et SNCF Réseau vérifient périodiquement que le personnel maîtrise les procédures prévues par le PIS.

Suites données par SNCF Réseau

Dans un contexte transfrontalier complexe, la vérification périodique des compétences des différents acteurs nous apparaît légitime et nécessaire. SNCF Réseau prend acte de la recommandation R5 et s'engage à en évaluer la mise en oeuvre selon une démarche structurée et factuelle, conformément à ses principes de gestion des risques. Dans ce cadre et pour répondre à la recommandation qui lui est adressée, SNCF Réseau inscrira au travers de son plan de veille une action de veille spécifique portant tout particulièrement sur :

- l'activation des procédures PIS dans les délais prescrits ;
- la coordination transfrontalière (tunnel du Fréjus) ;
- la maîtrise des gestes métiers par le personnel.

Les exercices et le plan de veille permettront d'identifier les leviers d'amélioration concrets, avec un bilan attendu fin 2026 pour décider des suites à donner.

→ Recommandation R9 adressée à RFI et SNCF Réseau

Veiller à ce que RFI et SNCF Réseau adapte le circuit d'alerte et d'échanges d'informations afin de garantir l'efficacité de la chaîne d'alerte et le partage continu de l'information entre les deux gestionnaires. L'accès à un outil commun aux acteurs français et italiens permettrait d'atteindre l'objectif de partage d'informations en temps réel.

Suites données par SNCF Réseau

Pour cette recommandation, SNCF Réseau renouvelle la position émise lors de sa réponse en phase consultation. Nous restons donc défavorables à une modification du circuit d'alerte en place depuis plusieurs années. Le dispositif actuel a démontré son efficacité, notamment lors de l'exercice du 20 mars 2025. La réactivité et la qualité de la transmission entre le poste de Modane et le centre opérationnel de gestion des circulations demeurent essentielles et doivent rester un point de vigilance prioritaire en parallèle avec l'action de veille menée par SNCF Réseau dans le cadre de la recommandation n°5. Concernant le partage d'informations France-Italie, SNCF Réseau reconnaît l'intérêt de mettre en place un dispositif permettant un échange d'informations en temps réel entre les acteurs français et italiens tout en précisant que cette amélioration ne doit pas être liée à l'événement du 9 octobre 2022, celui-ci résultant d'un défaut ponctuel de déclenchement de la procédure côté français et non d'une défaillance de l'interface franco-italienne. S'agissant de l'outil à disposition des acteurs français et italiens permettant d'atteindre cet objectif de partage d'informations en temps réel, un travail commun SNCF Réseau / RFI sur un pont Teams intégrant un traducteur est actuellement mené et sera en test en 2026. Les résultats de cette phase de test ainsi que les suites à donner seront consignés sur une note de synthèse au terme de l'année 2026.



Rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un TER sur la ligne de Prades à Perpignan survenu le 24 juillet 2024 à Eus (66)

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau a d'ores et déjà réalisé les travaux nécessaires de remise en état du talus ferroviaire, permettant la reprise des circulations ferroviaires en sécurité en début 2026. L'ouvrage visé par la recommandation (fossé en tête de talus lié au canal d'irrigation) relève du système d'irrigation agricole et est, pour tout ou partie, situé hors de l'emprise ferroviaire. Sa remise en état suppose donc un projet conjoint associant la commune, l'association syndicale autorisée (ASA) et les propriétaires riverains, chacun dans le respect de ses droits et obligations. Parallèlement, une analyse approfondie de la répartition des responsabilités a été engagée avec la direction juridique compétente, en vue d'une éventuelle procédure contentieuse au fond. Tant que cette analyse n'est pas aboutie, SNCF Réseau ne peut s'engager, unilatéralement, sur la prise en charge de travaux de réfection de cet ouvrage hydraulique, qui ne relève pas exclusivement de son patrimoine. SNCF Réseau demeure disponible, le cas échéant, pour participer, aux côtés de la commune, de l'ASA et des riverains concernés, à une réflexion visant à améliorer la gestion des eaux d'irrigation à proximité de la ligne, dans le respect du cadre juridique et des responsabilités de chacun.

→ Recommandation R2 à l'attention de SNCF Réseau

S'assurer, sur l'ensemble du réseau, d'un entretien suffisant des ouvrages de drainage hydraulique (fossés de crête en particulier) lors des opérations régulières de suivi des ouvrages en terre. Renforcer les prescriptions du référentiel de maintenance sur ce sujet.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau partage l'analyse du BEATT quant au rôle essentiel des ouvrages de drainage hydraulique pour la stabilité des ouvrages en terre et la sécurité des circulations. Le gestionnaire d'infrastructure dispose déjà de principes de surveillance et d'entretien de ces ouvrages dans ses référentiels de maintenance et dans les pratiques des établissements de maintenance et travaux. SNCF Réseau a identifié la nécessité de renforcer, de manière structurée, la connaissance du patrimoine hydraulique et la priorisation des interventions. Dans cette perspective, SNCF Réseau va engager la création à titre expérimental sur plusieurs de ses établissements d'un Schéma Directeur Hydraulique. Le retour d'expérience et les enseignements issus de cette expérimentation, attendus pour fin 2029, pourront alimenter la révision des référentiels de maintenance des ouvrages en terre et des ouvrages hydrauliques.

→ Recommandation R4 à l'attention de l'ASA et de SNCF Réseau

Rétablir une communication efficace et mettre en place ensemble une organisation et des moyens efficaces pour détecter les anomalies et intervenir rapidement.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau reconnaît l'importance d'une communication fluide et rapide pour la gestion des incidents susceptibles d'affecter la sécurité ferroviaire. Afin de garantir une efficacité maximale et une réponse coordonnée sur l'ensemble de son réseau, SNCF Réseau s'appuie sur des procédures de gestion de crise et d'alerte centralisées, en lien avec les services de secours officiels.

Dans ce cadre, la procédure applicable en cas de détection d'une anomalie reste la suivante :

- alerte initiée par l'ASA ou un riverain : en cas de surverse, d'écoulement anormal d'eau ou de tout événement susceptible d'impacter la voie ferrée, l'ASA ou les riverains doivent alerter sans délai les services de secours (pompiers – 18, gendarmerie/police – 17). Ces services sont les interlocuteurs privilégiés des exploitants ferroviaires en cas d'urgence ;
- alerte initiée par SNCF Réseau : de la même manière, si les agents de SNCF Réseau constatent une anomalie relevant des compétences de l'ASA (ex : dysfonctionnement d'un canal d'irrigation), l'alerte sera transmise via les canaux institutionnels habituels aux services compétents (préfecture, services de secours) qui pourront ensuite relayer l'information à l'ASA.

→ Recommandation R5 à l'attention de SNCF Réseau

- Améliorer la connaissance du patrimoine en renseignant pour les ouvrages d'art la donnée dans la base patrimoine, par exemple à l'occasion des inspections détaillées ;
- par suite, déterminer et quantifier les critères liés à la voie ferrée, les ouvrages en terre et les ouvrages d'art. Déclencher les analyses nécessaires selon la distance entre l'appui et la voie ;
- ces analyses permettront d'éclairer le gestionnaire d'infrastructure sur l'opportunité de mettre en place des mesures :
 - de réduction du risque de heurt d'un ouvrage d'art lié à une sortie de voie d'un train ;
 - et/ou d'atténuation des conséquences de celui-ci, par exemple la mise en place de rail-guide ou muret guide.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Réseau partage l'objectif d'améliorer la connaissance de son patrimoine et d'évaluer les risques liés aux interactions entre les circulations ferroviaires et les ouvrages d'art en cas de sortie de voie. SNCF Réseau va poursuivre et systématiser l'intégration de la donnée « distance entre l'appui d'un ouvrage d'art et la voie » dans son système de gestion du patrimoine (PIGC). Cette donnée sera renseignée au fil de l'eau lors des campagnes d'inspections détaillées périodiques (Inspections Détaillées Établissement - IDE, et Inspections Détaillées Régionales - IDR) réalisées par les équipes de surveillance des ouvrages d'art. En 2026, une campagne d'animation nationale sera réalisée à l'attention des personnels en charge de ces relevés pour la prise en compte de cette préconisation de vérification dans la réalisation de leurs visites d'inspection.



Rapport d'enquête technique sur la chute sur la voie du conducteur d'un TGV en marche survenue le 24 décembre 2024 à Crisenoy (77)

→ Recommandation R5 à l'intention de l'EF SNCF Voyageurs et du GI SNCF Réseau

Définir et affirmer pour les représentants de l'entreprise ferroviaire SNCF Voyageurs au CNOF la prédominance du traitement d'un événement sécurité en cours par rapport à l'éventualité d'un besoin de ressources pour une situation envisagée.
Partager au sein du CNOF toutes les informations détenues afin d'éviter qu'une décision n'interfère négativement sur les stratégies définies sur le site de l'événement par les intervenants.

Suites données par SNCF Réseau

SNCF Voyageurs applique les règles de gestion de crise de SNCF Réseau reprises dans l'article 102.5 du document OP00321 «La coordination de gestion de crise du système ferroviaire».

La gestion de la situation du mardi 24 décembre 2024, et notamment les arbitrages pris dans cette situation, ne remet pas en cause l'application des règles ci-dessus. SNCF Réseau va, à l'occasion du déménagement du centre national des opérations ferroviaires, réécrire la charte de fonctionnement de la salle de crise opérationnelle. Ce document, fourni à chaque dirigeants nationaux opérationnels participant en salle de crise ainsi qu'aux représentants des différentes entreprises ferroviaires, réaffirmera le nécessaire partage des informations entre tous les intervenants et la prédominance du traitement d'un événement sécurité en cours par rapport à tout autre situation envisagée.

→ Recommandation R6 à l'intention de SNCF Voyageurs et de SNCF Réseau:

Promouvoir et veiller à la réalisation des enquêtes conformément au document RFN IG TR4 D3 n°1 pour tout événement ou accident de sécurité survenu sur le réseau ferré national.
Renforcer les formations communes aux cadres «Exploitation» et cadres «Infrastructure» à la fonction de dirigeants d'enquêtes.

Suites données par SNCF Réseau

Des formations communes aux gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires n'ont pas été envisagées à ce jour, mais des exercices en commun sont prévus, par exemple des évacuations dans des tunnels, etc.
Cette recommandation conforte également l'état des lieux réalisé en 2023 par SNCF Réseau mettant en évidence des marges de progrès tant sur la qualité des enquêtes que sur l'homogénéité des pratiques.
En réponse à ces constats, SNCF Réseau a d'ores et déjà engagé des actions portant sur la refonte du processus enquête et des modalités de mise en œuvre de la formation chef d'incident local – dirigeant d'enquête reprises au cahier des charges formation dans le document DC04532.

Ces actions visent à :

- la sensibilisation des acteurs sécurité de chaque direction générale inter-régionale au processus enquête ;
- la refonte du module 2 du document DC04532 ;
- la professionnalisation des formateurs ;
- l'amélioration de la qualité des relevés de constatation immédiate (RCI) produits par un dispositif de veille et traçabilité.

Un bilan sera réalisé fin 2026 pour mesurer l'impact des actions entreprises sur la qualité des enquêtes/RCI et les éventuelles corrections à y apporter.

RECOMMANDATIONS DU BEA-TT ENVERS SNCF RÉSEAU CLÔTURÉES AU COURS DE L'ANNÉE 2025

En 2025, SNCF Réseau a envoyé les éléments de bouclage qui ont permis à l'EPSF, après étude, de confirmer la mise en œuvre des actions prévues en déclinaison de la recommandation du BEA-TT. Ainsi les 8 recommandations ci-dessous ont été clôturées :

→ Recommandation R1 du rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un train de travaux le 17 janvier 2024 à Saint-Florentin-Vergigny

- veiller sur les bases arrière, lieux de production ferroviaire, au bon état et à la propreté des pistes de cheminement, à la mise en place de signaux conformes à la réglementation et à la mise en place d'éléments constitutifs de la base vie et de zones de stationnement de manière à maîtriser le risque de heurt par une circulation ferroviaire.
- intégrer dans les critères de choix du positionnement de la base arrière, par rapport à la zone de chantier, la volonté de limiter la distance à parcourir pour maîtriser les risques vis-à-vis de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et du personnel.

→ Recommandation R3 du rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un train de travaux le 17 janvier 2024 à Saint-Florentin-Vergigny

Intégrer dans les briefings réalisés sur les bases arrière, l'importance de l'anticipation des situations dégradées prévisibles comme le traitement des problématiques induites par le retard du train à traiter et la prise en compte de l'état de fatigue d'opérateurs. Insister sur l'absolue nécessité de mettre en œuvre les processus de production dans le respect des règles de sécurité.

→ Recommandation R3 du rapport d'enquête technique sur le heurt d'un poids lourd par un TER le 24 février 2022 sur le PN 22 à Hochfelden (67)

Étudier, en fonction des emprises disponibles et des sens des circulations ferroviaires, les conditions d'éloignement latéral des poteaux supports de la caténaire les plus proches du platelage d'un PN, dans le but d'éviter qu'un véhicule routier ou que son chargement ne vienne se coincer après un choc entre ces poteaux et le train. Le cas échéant en cas d'impossibilité, étudier un éloignement longitudinal des poteaux caténaires les plus proches du platelage.

→ Recommandation R3 rapport d'enquête technique sur la collision entre un train et un convoi exceptionnel survenue le 16 juin 2021 à Rumigny (08)

Rendre disponibles les données relatives aux profils en long des infrastructures routières aux abords et au droit des passages à niveau, pour que les transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises puissent évaluer plus aisément les capacités de franchissement des PN par leurs véhicules. Dans chaque département, fournir annuellement à la commission départementale de sécurité des passages à niveau en complément de la liste des PN à franchissement difficile ces données actualisées.

→ Recommandation R1 du rapport d'enquête technique sur le heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020

Développer des formations et entraînements spécifiques aux communications de sécurité entre agents de maintenance et postes d'aiguillage. Développer la veille concernant la qualité de ces échanges en utilisant des moyens adaptés (par exemple les enregistrements là où ils sont disponibles).

→ Recommandation R2 du rapport d'enquête technique sur le heurt d'agents de maintenance de l'infrastructure par un TER à Schiltigheim (67) le 18 mars 2020

Mettre en œuvre une veille sécuritaire permettant de vérifier l'adéquation entre les tournées à pied en voie réalisées et les assurances-chantier effectivement prises là où elles sont prescrites, pour anticiper toute difficulté pouvant porter atteinte à la sécurité.

→ Recommandation R1 du rapport d'enquête technique sur le déraillement d'un TGV sur la ligne à grande vitesse Est européenne le 5 mars 2020 à Ingenheim (67)

Renforcer les prescriptions du référentiel technique pour la réalisation des LGV concernant l'encadrement de la consistance des essais conduisant au choix des paramètres géomécaniques de vérification de la stabilité des grands talus de déblai.

→ Recommandation adressée à Gare & Connexion Recommandation R9 du rapport d'enquête technique sur le heurt de piétons par un train le 14 novembre 2022 en gare de Donchery (08)

Sécuriser, par un acte contractuel entre SNCF et l'ESAT, la gestion de la sécurité des traversées des personnes se rendant à l'ESAT, dans l'attente de la mise en œuvre d'un projet d'accessibilité garantissant plus de sécurité.

7. Gestion du risque ferroviaire en gare

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions poursuivent leurs actions afin d'améliorer la sécurité du public en gare à la traversée des voies et sur les quais, et de prévenir les risques de heurt et d'effet de souffle provoqués par le passage des circulations ferroviaires en gare.

En ce qui concerne l'utilisation des dispositifs de traversée des voies à niveau par le public (TVP), une personne est décédée en 2025 et une autre personne a été blessée.

Dans chacun de ces accidents, l'indication apportée par les pictogrammes lumineux interdisant la traversée des voies n'a pas été suivie.

Suite aux 13 victimes de l'année 2022, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions avaient lancé un plan d'actions visant à diminuer les risques aux traversées de voies.

Au regard de l'augmentation de l'accidentologie en 2022, le Groupe SNCF, sous coordination de SNCF Gares & Connexions et avec l'appui de SNCF Réseau, a engagé dès 2023 une série d'actions de court, moyen et long terme, avec pour 2025 :

→ **des analyses fines réalisées pour chaque accident ou quasi-accident sur TVP en 2025 lors de séances collectives dédiées ;**

→ **une refonte complète de la communication «RFG» pour le grand public :**

- une campagne d'affichage en gare avec davantage d'impact (nouveaux messages, nouveaux visuels) ;
- appuyée par une campagne digitale sur les réseaux sociaux (avec le recours à des influenceurs) ;
- et la création d'une maquette TVP pour les forums ;

→ **un renforcement de l'information en gare avec :**

- le déploiement sur 5 ans dans plus de 900 gares d'une nouvelle signalétique visuelle. En 2025, 427 gares ont été équipées de la nouvelle signalétique ;
- la création d'annonces sonores et visuelles sur les écrans d'affichage sur l'ensemble des gares où le système de téléaffichage « LIVE » est déployé ;

→ **une refonte des supports de sensibilisation de nos clients aux risques existants :** nouveaux flyers, vidéo motion design, infographie et conception d'un stand RFG pour les opérations de sensibilisation en gare ;

→ **des Intervention en milieu scolaire repensées :**

- des modules adaptés selon l'âge (écoles/collèges/lycées) ;

→ **une extension de l'expérimentation d'appui sonore renforçant la signalétique des pictogrammes lumineux sur TVP.** Le projet consiste en l'ajout d'une sonnerie de type PN en appui du pictogramme des TVP. Cette expérimentation a débuté dans les gares de Bretoncelles, Les Echets et Kerhuon et doit se poursuivre jusqu'en 2028 ;

→ **une accélération du programme de suppression des TVP avec :**

- la définition d'une trajectoire de suppression : entre 3 et 5 suppressions par an jusque 2026, puis une dizaine par an jusque 2034 ;

→ **le projet de conception d'un système TVP repensé :** le projet TVP NG, fruit d'une collaboration SNCF – Industriels – Recherche (en partenariat avec l'institut de recherche technologique RAILENIUM, le laboratoire de biomécanique LAMIH de l'Université Polytechnique des Hauts-de-France, l'entreprise de conception de systèmes de signalisation Ferroviaire SCLE) vise à concevoir, tester et développer une nouvelle génération de TVP. Le projet met en œuvre un protocole novateur en réalité hybride pour exploiter l'analyse de la compréhension du comportement humain dans les tests des prototypes.

Ce programme, débuté en janvier 2023, a un déroulement prévu jusqu'à juin 2026.



8. Gestion des enjeux de sûreté

Dans un contexte général de sûreté plutôt en dégradation, l'objectif de SNCF Réseau est de continuer à maîtriser les risques malveillance au travers d'une politique de sécurisation du réseau visant à :

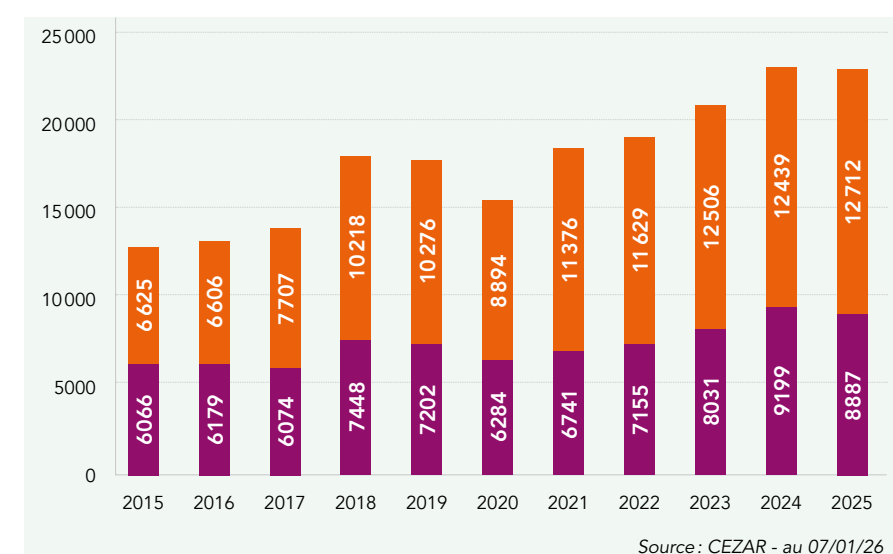
→ développer une culture sûreté solide ;

→ mettre en place une organisation et un pilotage efficace du domaine ;

→ systématiser l'intégration de la sûreté dans tous nos process de conception et tous nos projets ;

→ renforcer la robustesse à la malveillance de notre réseau existant par l'application de standards de sécurisation.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DES FAITS SÛRETÉ 2015-2025

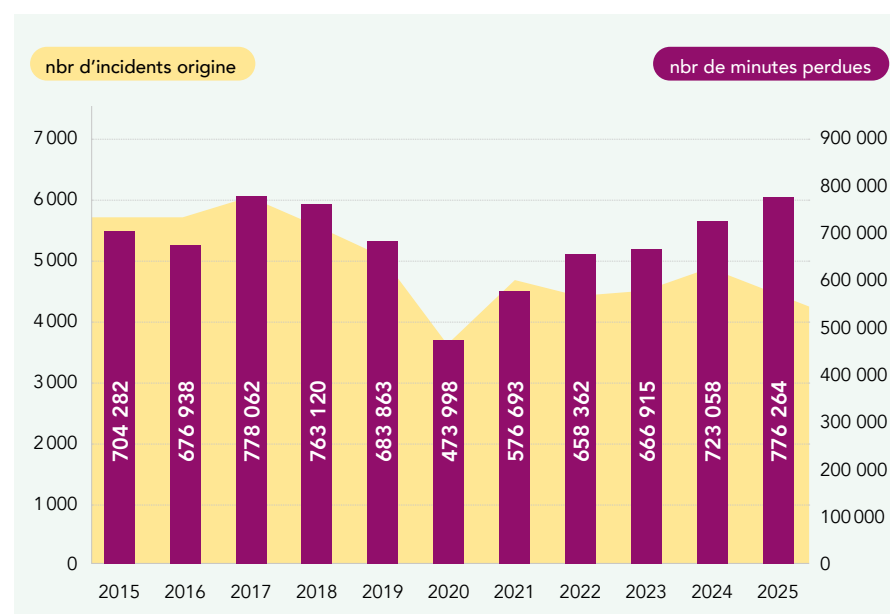


Chaque année le réseau est touché par plusieurs milliers de faits malveillants et d'intrusions dans les emprises ferroviaires avec des chiffres en progression de près de 20% en 5 ans et de 35% en 10 ans. Cette progression des chiffres est à relativiser car dans le même temps les efforts de déploiement de la culture sûreté ont permis d'augmenter les signalements.

Au global, sur le nombre total d'actes, le chiffre de l'année 2025 est stable par rapport à 2024. Cette évolution est plus contrastée selon les typologies d'actes. Certains, particulièrement préjudiciables, comme les vols de métaux ou dans une moindre mesure les intrusions, se sont dégradés en 2025.



CUMUL ANNUEL DES MINUTES PERDUES ET INCIDENT ORIGINE CAUSES SÛRETÉ

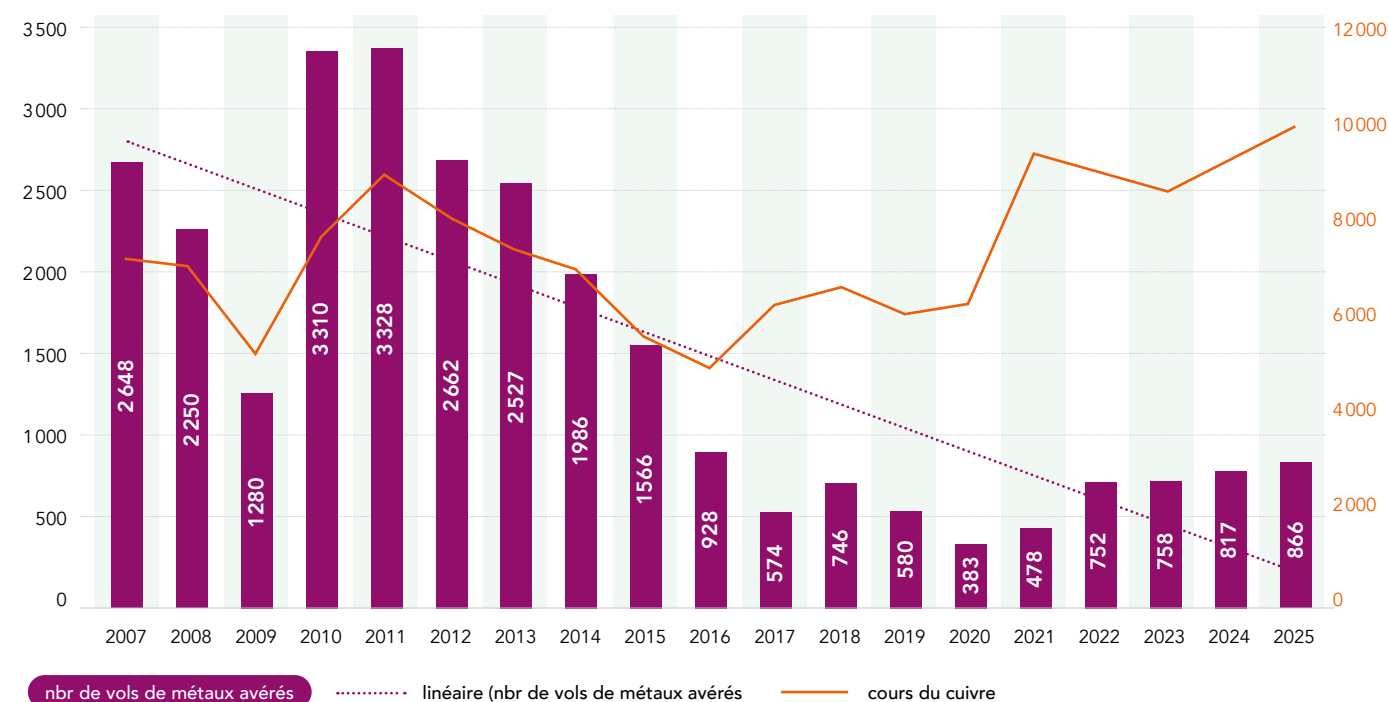


Chaque année, l'ensemble de ces événements génèrent des préjudices régularité impactant en moyenne plus de 30 000 trains et causant plus de 700 000 minutes perdues. Près de 50% de ces retards sont causés par les seules intrusions. Le nombre de minutes perdues 2024 et 2025 est près de 10% plus élevé que la moyenne des 10 dernières années. Dans le même temps le nombre d'incidents origine causant un impact régularité tend à diminuer. **L'impact moyen par événement tend quant à lui à augmenter.**

La typologie des actes de malveillance de 2025 confirme la tendance perceptible sur les dernières années de radicalisation et de professionnalisation des modes opératoires employés. Le caractère évolutif de la menace conduit à un réajustement régulier de nos solutions de sécurisation voire des politiques de SNCF Réseau.

LES VOLS DE MÉTAUX

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VOLS DE MÉTAUX ET DU COURS DU CUIVRE EN \$/t



Concernant l'évolution du phénomène des vols de métaux sur le réseau, sur le temps long, SNCF Réseau constate un lien avec les cours des matières premières et notamment celui du cuivre. Ce dernier bat des records historique pour dépasser les 12 000 \$/t fin décembre 2025 (un doublement en 5 ans). Plus le cours du métal est haut plus les actions d'opportunistes se mêlent à celles des bandes organisées qui opèrent « traditionnellement ».

À cours du cuivre supérieur, le nombre actuel de vols est trois fois inférieur à celui que nous connaissons dans les années 2010. Ceci tend à montrer l'efficacité des actions menées sur le long terme pour la sécurisation du réseau (remplacement des câbles cuivre par de la fibre optique ou d'autres métaux moins convoités, enfouissement profond des câbles...) et de nos stocks. Néanmoins, les chiffres des derniers mois montrent une nette tendance à la dégradation. L'année 2025 est la plus mauvaise depuis 2016. Le nombre de faits **est supérieur de près de 7% à 2024 et de près de 30% par rapport à la moyenne des 10 dernières années.** En 2025, si les vols sur stocks ont reculé de 16%, les vols sur les installations en ligne ont progressé de 25%.

La hausse n'est pas homogène sur tous les territoires, elle a été particulièrement marquée sur les régions Centre – Val-de-Loire, Bourgogne – Franche-Comté et Picardie.

Parmi les faits marquants

→ sur le 3^e trimestre, une série de plusieurs dizaines de faits a touché le réseau classique de la région Bourgogne – Franche-Comté. Le dispositif de surveillance renforcé sur les zones ciblées s'est soldé par l'interpellation d'une bande de 3 individus;

→ concernant les deux faits les plus impactant de l'année, des vols de câbles de signalisation ayant fortement perturbé les circulations, ils ont été commis sur LGV Sud-Est Européen les 28 août et 12 septembre derniers. Ils sont source à eux deux de près de 50 000 minutes perdues et près de 1 000 trains touchés. Le déploiement des actions en matière de culture sûreté portant leur fruit, les bons réflexes des agents lors de la découverte des actes et le partenariat de SNCF Réseau avec les services enquêteurs ont rapidement permis l'interpellation des 2 auteurs.

Bien qu'il se soit stabilisé en 2025, le préjudice financier direct causé par les vols dépasse de nouveau les 20M€. Dans un contexte haussier des matières cela représente une multiplication par 5 en moins de 10 ans.

LES INTRUSIONS

Avec un nombre stable en 2025 de près de 13 700 faits, les intrusions sur le réseau, pèsent toujours 60% des évènements sûreté.

L'accidentologie liée au risque ferroviaire en ligne (hors gare, hors passage à niveau et hors suicide) présente une baisse de 5 évènements entre 2024 et 2025, passant de 30 à 35. Ce résultat positif est à nuancer, car, alors que le nombre de heurts a diminué de 7 évènements, celui des électrifications a augmenté de 4.

Au-delà du risque pour la sécurité des intrus, ces faits d'intrusions sont également très préjudiciables à la régularité dans la mesure où ils représentent environ 50% de l'irrégularité d'origine sûreté.

Les actions 2025

Les actions de l'année 2025, sont dans la continuité de celles conduites lors des années précédentes. Près de 13 M€ ont été spécifiquement investis pour la sécurisation des installations du réseau existant. Il s'agit de renforcer les protections mécaniques, la détection d'intrusion, le contrôle d'accès ou encore la vidéosurveillance.

En complément des mesures techniques de sécurisation des installations, le réseau est surveillé au quotidien avec en 2025 :

- plus 130 missions de drone organisées ;
- plus de 35 M€ en surveillance humaine, par les agents du service interne de sécurité du groupe ou via des missions de sécurité privée ;
- un partage plus fin avec les forces de sécurité intérieure pour assurer un continuum de sûreté plus efficace sur les zones prioritaires du réseau.

Sur lignes du réseau ferré national, une méthodologie d'identification, d'analyse de risques et de priorisation du traitement des zones d'intrusions conçue en 2024 a commencé à être déployée au sein de l'ensemble des établissements de maintenance du réseau. Elle vise à uniformiser la prise en compte des intrusions sur l'ensemble du territoire.

Plus de 24 000 intrusions recensées en 2 ans ont été étudiées. 1200 zones ont ainsi pu être repérées en prenant en compte des critères précis de fréquence et de localisation. Un travail d'évaluation du risque sur ces zones débute maintenant, afin de porter en priorité les efforts de sécurisation dans les secteurs qui sont les plus exposés. Sur l'année 2025 près de 7 M€ ont été spécifiquement investis en protection des intrusions notamment grâce à la pose de clôtures.



Les actions de prévention passent également par une communication régulière. Par exemple, du 4 au 17 décembre 2025, une campagne sur le risque d'intrusions dans le domaine ferroviaire a été menée. Elle s'adressait en priorité aux jeunes adultes (18-34 ans) et a été diffusée principalement sur YouTube et Snapchat. L'objectif de cette campagne était de rappeler les risques graves et mortels liés aux intrusions (collision, électrification, chute) et de contribuer à dissuader ces comportements. 10 millions de ces vidéos ont été vues intégralement.

Les diffusions d'images ou vidéos de comportements à risque sur les réseaux sociaux font aussi l'objet de rappels réguliers sur le risque appuyés de demandes de retrait de ces médias. Le cas échéant, des actions en justice ont été déclenchées.

Afin de mieux comprendre et agir sur les actes d'intrusion, une étude a été commandée à la SA SNCF. Elle a pour objectif d'explorer d'autres moyens que ceux habituellement déployés et de limiter les transgressions dans nos emprises.

Sur 2025 SNCF Réseau a poursuivi le développement et les expérimentations de nouvelles solutions de sécurisations du réseau :

- validation de nouvelles solutions de protection des artères de câbles ;
- poursuite du développement d'une solution nationale de contrôle d'accès par clé mécatronique ;
- lancement de plusieurs nouvelles expérimentations comme sur les produits de micro-marquage codés, la surveillance de site de stockage par drones automatiques ou le déploiement de tourelles vidéo autonomes.



9. Gestion des risques incendies

Sur l'année 2025, les événements incendie qui ont affecté le système ferroviaire sont en hausse (34 événements ayant impacté les installations ferroviaires recensées, contre 22 en 2024). Par ailleurs, les incendies ayant impacté la régularité sont de 247 contre 164 en 2024).

Le nombre reste toutefois dans la moyenne des 5 dernières années.

Concernant ces incendies, il s'agit de 14 actes de malveillance, 6 événements causés par négligence, 5 faisant suite à la propagation de feux de talus touchant des câbles, 2 ayant pour cause la végétation (chute d'arbre, amorçage), 7 ayant des causes techniques (surtension, dysfonctionnement électrique, vétusté d'installations.)

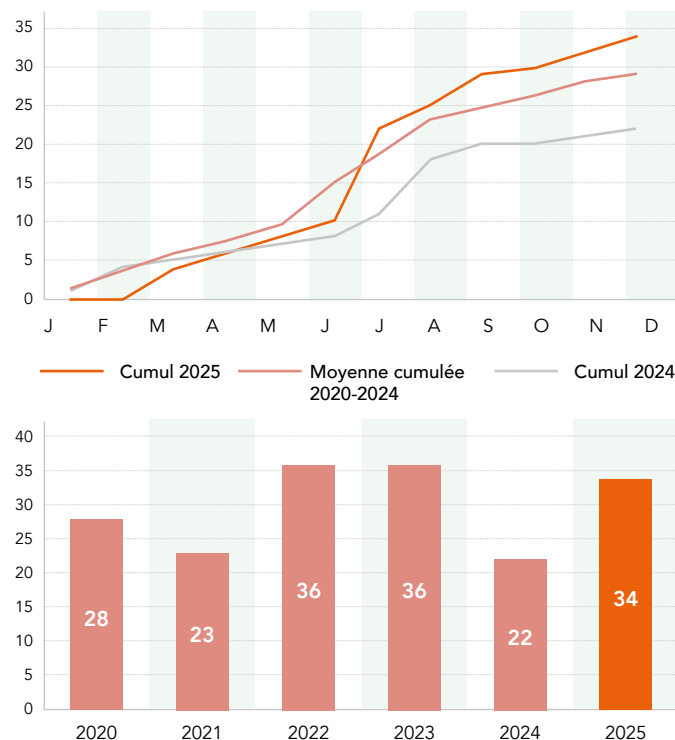
Au total 41 % des événements de 2025 sont dus à des actes de malveillance.



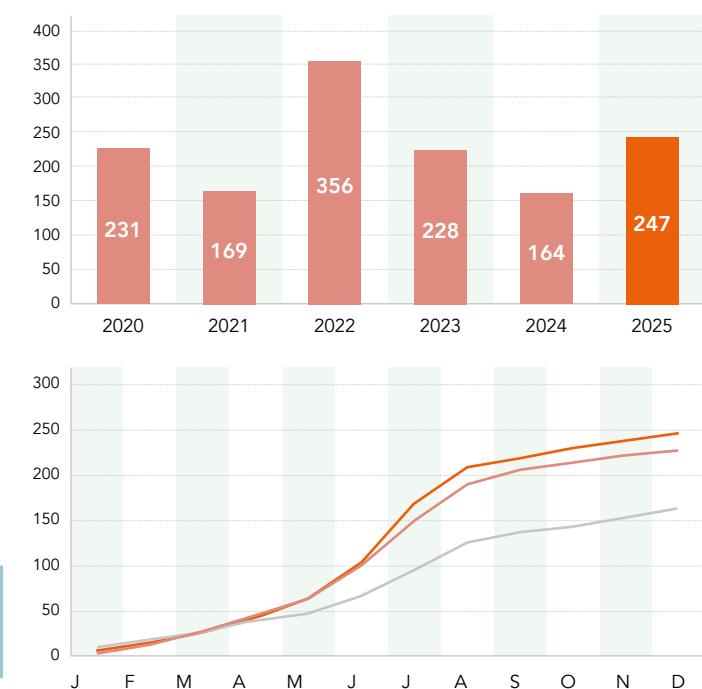
À noter une période d'été 2025 particulièrement sèche avec des pics caniculaires en juillet et août.

FEUX SUR INSTALLATIONS FIXES DE L'INFRASTRUCTURE

ÉVÉNEMENTS AYANT POUR CONSÉQUENCE UN INCENDIE SUR UNE INSTALLATION FIXE DE L'INFRASTRUCTURE



INCENDIES IMPACTANT LA RÉGULARITÉ



INCENDIES PAR TYPOLOGIE D'INFRASTRUCTURE



Les politiques thématiques du domaine incendie sont restées orientées sur :

- la protection des personnes, en visant le respect strict des exigences du code du travail et l'application de la prescription interne SNCF Réseau concernant les lieux de sommeil des agents en service parue en juillet 2023 ;
- la poursuite de la sécurisation des installations et ouvrages ferroviaires stratégiques, qui relève d'une politique de SNCF Réseau visant à renforcer la résilience globale du système ferroviaire.

Différentes actions ont été menées en 2025, visant à la fois la vérification de la conformité réglementaire et technique, la bonne prise en compte des prescriptions dans les projets et le développement de la culture sécurité incendie auprès des acteurs opérationnels du domaine :

- un nouveau référentiel applicable à tous les établissements et projets depuis le mois d'avril 2025 ;
- des visites de sécurité incendie programmées dans les commandes centralisées du réseau (CCR) existantes ainsi que l'accompagnement des maitres d'ouvrages pour les futures CCR et postes à grand rayon d'action ;
- un outil informatique choisi afin de permettre aux entités de disposer d'un registre de sécurité numérisé.

10. Gestion des risques naturels et technologiques (RNT)

Pour SNCF Réseau, la sécurité environnementale désigne l'ensemble des démarches visant à identifier et réduire les risques :

- induits par certains phénomènes naturels ou technologiques, sur le système ferroviaire, son exploitation, son fonctionnement ainsi que sur les personnels et les usagers – les risques naturels et technologiques (RNT) ;
- générés par l'activité du système ferroviaire sur l'environnement et l'utilisation des ressources nécessaires à son fonctionnement – les risques environnementaux.

Les deux volets de la sécurité environnementale seront donc traités dans ce chapitre.

RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES - CONTEXTE CLIMATIQUE

2025 a été marquée par un début d'année très pluvieux dans la continuité de 2024 puis par des périodes très sèches entrecoupées d'évènements pluvieux exceptionnels mais localisés. La fin de l'année a de nouveau été plus humide. De ce fait, l'incidentologie sur les ouvrages en terre et hydrauliques est restée dans la moyenne des années 1998-2024.

L'année 2025 montre un bilan plutôt caractéristique d'une période sèche avec une forte majorité d'évènements rocheux (chutes de blocs), peu d'évènements liés à l'eau (inondations, coulées de boue et érosion) et peu d'évènements dans le domaine meuble (glissements en remblai et en déblai).

Avec deux épisodes caniculaires, le pays a connu 27 jours de vague de chaleur. L'été 2025 se classe au deuxième rang pour le nombre de jours de vague de chaleur, après l'été 2022 (33 jours en trois épisodes). Les zones sensibles (ZS) actives au cours de l'été ont eu peu d'impacts sur l'exploitation. Les caténaires ont constitué les points de faiblesse de l'infrastructure. Sur l'exploitation on note des ralentissements multiples notamment en Bretagne en avril et sur la transversale Sud durant la période caniculaire.

Concernant les tempêtes on constate une fin d'année nettement moins marquée par les coups de vent et tempêtes comparativement aux deux années précédentes.

Ce contexte climatique contrasté a entraîné une diminution importante du nombre de faits de sécurité de gravité 4 et plus (6 pour les ouvrages en terre et hydrauliques, et 11 au total) qui ont impacté le réseau ferré national. Les risques meuble, fontis, rocheux et hydraulique représentent la majorité de ces faits sécurité.

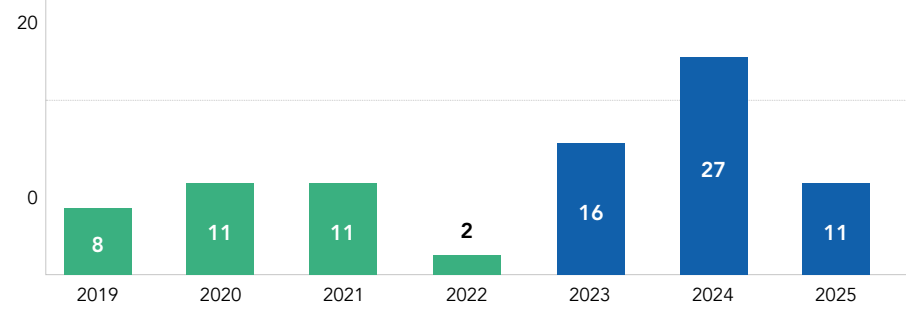
Incidentologie risques naturels et technologiques

RÉPARTITION DES FAITS SÉCURITÉ DE GRAVITÉ 4 ET PLUS EN 2025 PAR RISQUE ET PAR MOIS

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Vents violents/cyclones tornades	0											
Intrusion d'animaux	1											
Meuble (glissement de terrain...)	1											
Fontis (risque minier, fontis naturel)	2											
Séisme	0											
Risque végétation	3											
Foudre	0											
Industries (Seveso, nucléaire, barrages)	0											
Froid extrême (givre...) et intempéries neigeuses	0											
Chaleur extrême	1											
Rocheux	1											
Hydraulique (inondation, coulées de boue...)	2											



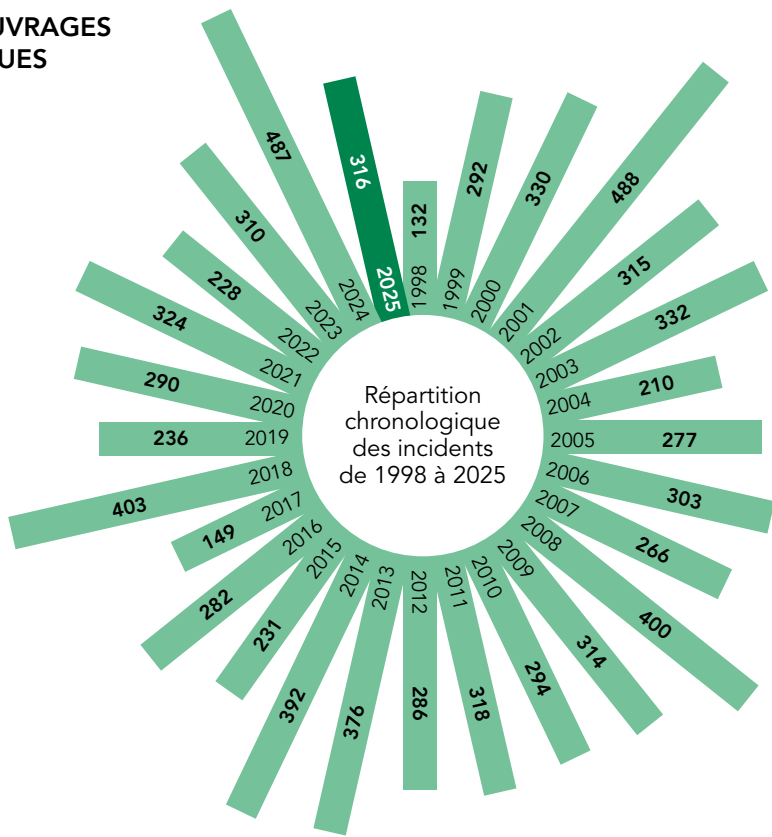
NOMBRE DE FAITS SÉCURITÉ DE GRAVITÉ 4 ET PLUS ET D'ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ REMARQUABLES (PRÉ-2023) LIÉS AUX RNT



RÉPARTITION DES FAITS SÉCURITÉ DE GRAVITÉ 4 ET PLUS PAR DOMAINE EN 2025

Non déterminé	3
OA	0
OT	6
Traction électrique	1
Voie	1

INCIDENTOLOGIE DES OUVRAGES EN TERRE ET HYDRAULIQUES DE 1998 À 2025



QUELQUES ÉVÉNEMENTS NOTABLES ONT MARQUÉ L'ANNÉE 2025 :

- Le domaine ouvrages en terre et hydrauliques a été moins touché que l'année 2024, avec un seul déraillement, contre 6 en 2024. Il s'agit d'un TGV entre Bordeaux et Toulouse, peu après la gare de Tonneins, qui a déraillé à la suite d'une montée des eaux entraînant une surverse du remblai et une érosion régressive de l'ouvrage, touchant les $\frac{3}{4}$ de la largeur de la plateforme ferroviaire. Cette inondation est en lien direct avec une pluie exceptionnelle de période de retour très supérieure à 100 ans et qui ne pouvait être prise en charge par les ouvrages hydrauliques aussi bien tiers que ceux appartenant à SNCF Réseau. Les autres événements importants sont essentiellement des heurts sans demande de secours sur des blocs rocheux ou des coulées de boue.
- Un glissement rocheux exceptionnel sur la ligne de Moret à Lyon, entre St Etienne et Givors, qui a nécessité la pose d'un ralentissement sur une voie à 10 km/h pendant plusieurs mois et la réalisation de travaux de terrassement en urgence durant la fin de l'été 2025.
- Un épisode hivernal précoce s'est produit en novembre 2024, générant - en 2 jours - 38% des minutes perdues de toute la campagne grands froids (tempête Caetano en novembre 2024 : chutes de neige exceptionnelles, jusqu'en plaine, qui se sont essentiellement produites de la Normandie au Bassin parisien et au Centre-est). Un autre épisode neigeux s'est produit la journée du 8 janvier, uniquement sur les Hauts-de-France.
- Plusieurs épisodes de tempête entraînant leurs lots d'incidents liés à la végétation : Amy le 4 octobre et Benjamin le 23 octobre. À noter également le 20 octobre une tornade à Ermont (95) qui a entraîné un incident caténaire et une interruption des circulations sur la ligne de Saint-Denis à Dieppe.

Remblai du ruisseau du Caillou à Tonneins - déraillement du 19 mai 2025



Versant de St Romain en Gier - glissement du 4 avril 2025



Dégâts causés par la tornade à Ermont le 20 octobre



Affaissement de la caténaire dû à la chute d'un arbre



PAR AILLEURS, EN 2025, ONT ÉTÉ OBSERVÉS :

- le maintien à un niveau haut des incidents liés aux chutes de blocs (en nombre de détections) y compris pour les incidents graves ;
- une stabilisation des incidents de type fontis, au niveau de la moyenne des 10 dernières années, dont une bonne part liée aux blaireaux ;
- une forte diminution des incidents liés à l'eau, en lien avec la période sèche qui s'est prolongée en été et en automne ;
- une forte diminution des incidents de type glissement, en particulier en remblai, pour la même raison que ci-dessus ;
- une augmentation des impacts régularité liés au givre du fait d'un hiver plus rigoureux notamment au mois de janvier 2025. On note tout de même le maintien de la bonne préparation de la campagne et le pilotage pré-opérationnel mis en place ;
- avec 112 107 minutes perdues entre le 1^{er} avril et le 30 septembre 2025, la campagne fortes chaleurs 2025 s'est achevée au 3^e rang des campagnes les plus marquées depuis 2019, derrière celles de 2022 (151 815 min) et de 2020 (133 739 min). Son impact a été près de 5 fois supérieur à la campagne précédente de 2024 (seulement 23 631 minutes perdues, de loin le plus faible cumul des 7 dernières années comparées), comparaison avec un été moins chaud ainsi qu'une préparation et une mobilisation JOP 2024 hors norme ;
- le maintien à un haut niveau des sinistres en 2025 liés aux effondrements, éboulements, dégâts des eaux, inondations passant de 41 M€ en 2023 à 38 M€ en 2025 ;
- un impact régularité lié à la végétation sensiblement en baisse par rapport aux deux années précédentes (433 090 minutes perdues en 2025 contre 631 395mn en 2024, et 637 417mn en 2023) pour un nombre d'incidents en forte diminution (1951 incidents en 2025 contre 5949 en 2024 et 7720 en 2023). Cette diminution s'explique pour une grande part par une fin d'année nettement moins marquée par les coups de vent et tempêtes comparativement aux deux années précédentes. Ces éléments sont à mettre en regard des nombreux STOP CIRCULATION pratiqués en 2025 lors des épisodes de tempêtes ;
- un maintien de la consommation du programme d'investissement risques naturels et technologiques à hauteur de 2.1 M€ en 2025.

LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

- Réduire la vulnérabilité du réseau ferré national en sécurisant le réseau structurant et les installations stratégiques par des actions préventives, mais aussi en concevant un système ferroviaire plus résilient en intégrant le risque dès la conception ou lors des phases de régénération.
- Intégrer la préparation opérationnelle et la gestion de crise comme des mesures complémentaires aux mesures préventives. Cela comprend des systèmes d'alertes météo ou la préparation en amont aux aléas comme avec les plans de continuité d'activité inondation.

Les actions réalisées en 2025

DOMAINE OTH

Spécifiquement sur le domaine ouvrages en terre et hydrauliques (OTH), depuis l'année 2018 marquée par de nombreux incidents qui pourraient être significatifs du changement climatique, plusieurs nouvelles actions ont débuté et se sont poursuivies en 2025, dans les domaines de la surveillance et de la connaissance du patrimoine.

Elles ont été accompagnées de travaux et d'études parmi lesquels :

- le recensement des dispositifs de drainage existants, que ce soit en plateforme ou sur les ouvrages en terre. Ce projet, sur financement européen, s'étale sur plusieurs années, de 2025 à 2028 (recensement, structuration, digitalisation, utilisation d'un système d'information géographique, etc.) avec une intégration dans la base patrimoniale PIGC, en permettant une gestion optimisée ; la mise en œuvre sur plusieurs établissements pilotes de schémas directeurs hydrauliques, participera à l'amélioration de la résilience du réseau à l'aléa inondation ;
- l'identification des risques en lien avec les glissements de terrains à partir de l'analyse de nombreux paramètres utilisant le machine-learning (projet Landslide) avec pour objectif final d'établir une carte de prédiction des glissements et une intégration future dans l'outil d'alerte TOUTATIS ;
- le déploiement de nouveaux capteurs pour une surveillance conditionnelle efficace : détecteurs de niveau d'eau, de mouvement de terrains, de chute de blocs rocheux... ;
- la poursuite de plusieurs projets de recherche avec financement national ou européen et notamment **ERJU** qui vise pour le domaine ouvrages en terre à :
 - développer les techniques de détection de chutes de blocs par fibre optique ;
 - fixer des seuils d'alerte sur des cours d'eau non jaugés ;
 - développer des outils de capitalisation et de diagnostic du risque pour les ouvrages en terre et les installations techniques vis-à-vis des inondations ;
- l'étude de l'effet de la sécheresse sur les ouvrages et sur les plateformes ferroviaires : une étude sur deux tronçons très touchés par cette pathologie a montré l'impact principal de la végétation sur l'évolution des ouvrages ;
- la poursuite du travail pour la mise en place d'une surveillance conditionnelle en lieu et place d'une surveillance cyclique pour certains aléas comme les cavités souterraines ou tous les aléas liés à l'eau ;
- dans le cadre de la Chaire Industrielle Risques et Résilience des Systèmes Complexes, le projet étudiant commencé en 2025, se poursuit en 2026 ; il vise à identifier les tronçons du réseau non surveillés susceptibles de présenter des défaillances en lien avec le risque hydraulique et le risque meuble dans le contexte climatique actuel. Il s'agit ainsi d'exploiter les données relatives à la description du patrimoine d'ouvrages en terre, en ajoutant entre autres la donnée géologique aux données examinées l'année passée.

Les actions réalisées en 2025

ACTIONS TRANSVERSES

En outre, de manière générale, il est à noter la poursuite d'une démarche de sécurisation sur les installations prioritaires du réseau. Celle-ci vise à protéger les installations les plus stratégiques pour l'exploitation et ce pour tous les domaines de la sécurité (sûreté, incendie, risques naturels et technologiques). Cette démarche se poursuivra en 2026.

Du 13 au 17 octobre 2025, SNCF Réseau a participé à un important exercice de simulation de crue majeure de la Seine à l'initiative de la Préfecture de Police de Paris et de la zone de défense et de sécurité. Cet exercice a permis de :

- tester la coordination de gestion de crise avec les services de l'Etat, les opérateurs d'énergie, télécoms et de transports ainsi que les acteurs internes au système ferroviaire ;
- éprouver la résilience du réseau ferré francilien face à un risque d'inondation majeure : protection, gestion de crise, continuité et reprise d'activité.

Des sessions de démonstration du montage des batardeaux, un système de protection anti-inondation, ont également complétées cet exercice d'envergure.



Montage des batardeaux (protection inondation)

Enfin, le renouvellement du contrat météo avec Météo France en mars 2025 permettant de maintenir et d'améliorer :

- les bulletins d'alertes et l'appui des prévisionnistes de Météo France afin d'anticiper les mesures préventives de gestion opérationnelle des circulations ;
- les outils permettant d'aider au déclenchement des tournées des mainteneurs : bulletins tournées de chaleur, fontis, bulletins crues... ;
- la fourniture de données météo utiles au fonctionnement de certains outils internes ou l'analyse d'événements : radar des pluies, impacts de foudre...



Les actions réalisées en 2025

MAÎTRISE DE LA VÉGÉTATION

→ Création d'une filière métier «végétation»

À la suite des études sur la performance de l'activité (ARGON) relevant le déficit d'expertise et de pilotage de l'activité, validation d'une organisation cible de la production en Infrapôle (cible de moyen terme). En 2025, création d'un poste de référent « maîtrise de la végétation (et faune) » dans chacune des directions inter-régionales, ainsi qu'en direction centrale.

→ Conclusion de l'étude sur la maîtrise de risque lié aux arbres et l'impact du changement climatique

L'analyse du contexte actuel met en évidence trois principaux facteurs expliquant la vulnérabilité du réseau ferré national face aux risques liés aux arbres :

- le sous-investissement dans les opérations de régénération et d'entretien nécessaires sur l'ensemble des actifs ferroviaires, dont l'entretien des abords, pointé dès le rapport Rivier de 2005. Ce manque de ressources financières a réduit la marge de manœuvre pour les actions préventives nécessaires au maintien de la sécurité et de la régularité opérationnelle du réseau ferroviaire ;
- les contraintes réglementaires notamment celles qui visent la conservation d'éléments du paysage (code de l'urbanisme) créent des défis pour les gestionnaires du réseau ferroviaire en limitant certaines actions pourtant nécessaires à la sécurité.

Poursuite de la démarche de révision de la notion d'arbres à risques par l'évolution de l'identification du suivi des arbres à risques et l'approche management par les risques ; clarification des procédures d'application de la servitude d'utilité publique T1 pour les arbres tiers.

INTÉGRATION DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DANS LA SÉCURITÉ GLOBALE

L'impact de l'activité de SNCF Réseau sur l'environnement est maintenant pleinement intégré au sein de la sécurité globale via :

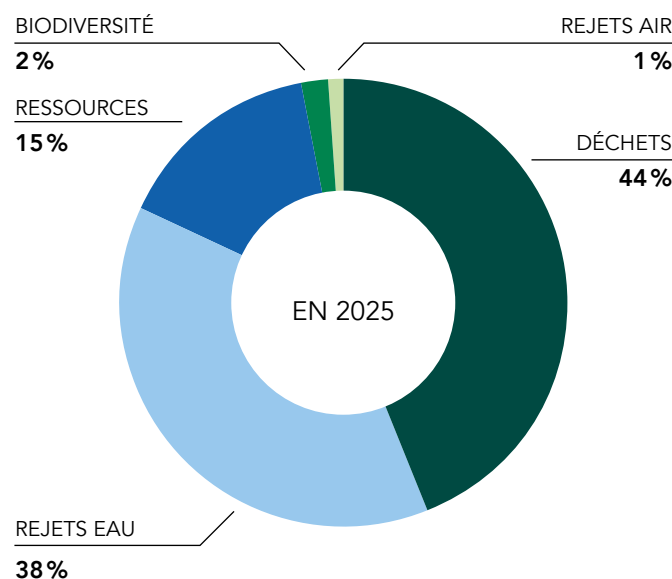
- la définition de six risques environnementaux majeurs « pollution du sol ou de l'eau », « atteintes à la biodiversité », « pollution de l'air », « surconsommation de ressources en eau ou en matière », « gestion non-conforme des déchets » ;
- l'intégration dans le processus de management par les risques : identification et cotation du risque, priorisation des plans d'actions ;
- une nomenclature de la gravité des événements environnementaux et l'intégration dans les processus standardisés du retour d'expérience ou du processus de la J+1.

On note ainsi en 2025 :

- une forte progression sur le signalement des événements environnementaux - 1600 événements remontés en 2025 (environ 1000 en 2024) et une bonne appropriation des outils de la sécurité (J+1, REX) par le réseau environnement – tenue de 9 J+1 Nationales en 2025 qui ont toutes engendrées des plans d'actions à visée régionale ou nationale ;

- une forte proportion des événements liés à la gestion des déchets (44%) et aux rejets dans le sol, sous-sol et l'eau (38%) de façon similaire à 2024 ;
- 65 faits sécurité de gravité 4 et plus en 2025 dont 25% en lien avec des impacts sur la biodiversité ;
- la parution des RQPE « Règles qui préservent l'environnement ».

NBRE DE FAITS SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTAUX PAR TYPOLOGIE DE RISQUE



Sécurité Environnementale

LES 9 RÈGLES QUI PRÉSERVENT L'ENVIRONNEMENT SNCF RÉSEAU



Protégeons l'environnement !
Protégeons-nous !



STRATÉGIE D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Dans le contexte du changement climatique et en lien avec les actions déjà engagées sur la gestion de la sécurité face aux risques naturels, SNCF Réseau a publié en 2024 sa stratégie d'adaptation au changement climatique. Celle-ci vise :

- d'une part à anticiper les impacts du climat sur le système ferroviaire par des études de vulnérabilité et une analyse prospective basées sur des scénarios de référence du ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires ;
- d'autre part à adapter toutes les activités de SNCF Réseau au dérèglement climatique et donc sur 3 trois leviers majeurs :
 - l'adaptation des actifs ferroviaires ;
 - l'adaptation de l'entretien et de la surveillance des infrastructures ;
 - l'adaptation de l'exploitation et des fonctionnalités du réseau ;

en tenant compte de l'enjeu humain que ce soit sur le plan de la santé et sécurité au travail ou sur des dimensions organisationnelles.

L'efficacité des actions de SNCF Réseau en faveur de la résilience du système ferroviaire dépend aussi de celles menées par ses partenaires : les collectivités territoriales, les acteurs de la filière industrielle ferroviaire, les gestionnaires d'autres réseaux (transports, énergie, télécoms...), et même les riverains. Il s'agit d'un enjeu commun partagé sur lequel la recherche de solutions est collective.

CHIFFRES CLÉS 2025

11 faits sécurité de gravité 4 et plus liés au domaine RNT et 65 liés au domaine Environnement

Environ **700 000** minutes perdues et environ **10 000 trains supprimés** du fait des incidents liés aux intempéries (précipitations, fortes chaleurs, vents violents ; neige...)

37,92 M€ de sinistres liés aux effondrement, éboulements, dégâts des eaux et inondations

Consommation du programme d'investissement RNT : **2.1 M€** réalisé en 2025

11. Gestion des risques CYBER

→ CONTEXTE

Dans un environnement complexe en pleine mutation, la sécurité de l'information est devenue un enjeu stratégique et régalién. Il concerne tous les acteurs de l'entreprise pour assurer sa pérennité, sa continuité et le développement de ses activités: SNCF Réseau veille à garantir à ses clients, sa tutelle, ses partenaires et ses collaborateurs un système d'information fiable, intègre et respectueux des lois et règlements, via une démarche structurée, formalisée dans sa politique de sécurité du système d'information qu'elle définit en coopération avec le groupe SNCF.

Leviers majeurs d'amélioration

Le pilotage de la sécurité cyber de SNCF Réseau s'appuie sur un principe de gouvernance par les risques pesant sur les métiers de SNCF Réseau. Cette gouvernance par les risques contribue à l'utilisation rationnelle des ressources et mesures employées pour assurer une couverture optimale des risques de sécurité de l'information et des risques de disruption des activités systèmes d'information (SI). Elle s'appuie sur une méthode d'analyse de risques basée sur EBIOS, conforme aux normes ISO 27005 et 31000, adaptée si nécessaire au contexte de SNCF Réseau (en particulier pour le système d'information industriel).

Quatre activités principales sont conduites dans la gestion des risques cyber:

- 1 **identifier** et réviser les risques de sécurité SI portant sur les actifs essentiels;
- 2 **sélectionner** et mettre en œuvre les mesures appropriées pour maîtriser ces risques, qu'elles soient préventives, en détection, ou correctives;
- 3 **contrôler** l'efficacité et l'efficience des choix de sécurité cyber effectués dans une optique d'amélioration continue, notamment via des indicateurs et tableaux de bord appropriés;
- 4 **améliorer** les mesures de couverture des risques sécurité cyber, sur la base des retours d'expérience obtenus.

Cette gouvernance par les risques inventorie les actifs du patrimoine informationnel de SNCF Réseau et établit les menaces auxquelles ils sont soumis de manière à:

- guider les objectifs de sécurité cyber que se fixe l'entreprise;
- porter à la connaissance des responsables les risques cyber les concernant;
- orienter les choix de mesures de sécurité SI permettant de couvrir les risques sécurité cyber.

Les actions réalisées en 2025

Au-delà des activités récurrentes de cybersécurité concernant l'accompagnement des métiers et la cybersécurité opérationnelle, le contexte d'accroissement de la cybercriminalité, le renforcement des contraintes légales et réglementaires, et surtout la tenue des JOP 2024 ont conduit à porter les efforts sur les leviers suivants:

- **La poursuite du renforcement de la maîtrise du risque de cybersécurité:**
 - les travaux de cartographie des risques cybersécurité basée sur les analyses de risques et les audits, en commençant par le périmètre industriel;
 - la poursuite du déploiement de la sensibilisation des collaborateurs à la cybersécurité, avec un focus particulier sur le phishing, vecteur majeur d'attaque;
 - la sécurisation des outils mobiles, en particulier en utilisation sur terminaux non maîtrisés par l'entreprise;
 - le maintien du nombre de recommandations d'audit échues non closes;
- **Le développement de la résilience en lien avec la cybersécurité:**
 - le début des travaux d'élaboration du programme de mise en conformité avec les futures réglementations issues des directives européennes NIS2 et REC;
 - la poursuite de la démarche de migration vers la ZSP (Zero Standing Privilege);
- **La gouvernance cybersécurité:**
 - les travaux d'adaptation de la gouvernance cybersécurité à la nouvelle organisation découlant de « Résonances »;
 - la mise en œuvre de la posture cybersécurité relative à l'IA;
 - la finalisation de la révision du référentiel cybersécurité industrielle, notamment les volets relatifs à l'homologation cyber.

En complément de ces actions, il est important de noter que si un pic de menace était attendu pendant la période des JOP2024, le niveau des attaques subies par SNCF Réseau depuis, en forte augmentation, illustre l'accroissement de l'insécurité ressentie (tensions géopolitiques, cybercriminalité en accroissement). Il est donc urgent de ne pas relâcher l'effort engagé.

12. Gestion des convois de SNCF Réseau



→ CONTEXTE

Les Convois de SNCF Réseau sont au cœur des enjeux Sécurité - Qualité de service - Performance économique.

Les Convois de SNCF Réseau sont les trains nécessaires à l'exercice des missions du gestionnaire d'infrastructure (GI) SNCF Réseau.

Ils circulent sous couvert de l'agrément de sécurité de SNCF Réseau, délivré par l'EPSF, sur le domaine exploité ou le domaine fermé (chantiers). Leur exploitation doit garantir le niveau de sécurité prescrit par le législateur (textes européens et nationaux, règles d'exploitation particulières de SNCF Réseau).

3^e transporteur ferroviaire en France (près de 600 trains par jour), SNCF Réseau est un opérateur ferroviaire majeur aux prestations très variées (approvisionnements des chantiers, travaux, surveillance embarquée des caractéristiques de l'infrastructure...).

Ces convois sont constitués de matériels roulants ferroviaires autorisés classiques (locomotives – wagons) ou d'engins de travaux spécifiques. Tous ces matériels de SNCF Réseau ou de ses prestataires sont rattachés à des entités en charge de l'entretien (ECE) chargées de leur maintien en condition opérationnelle.

Les convois de SNCF Réseau sont réalisés à l'aide de moyens humains avec des fonctions multiples dans les domaines de la gestion des moyens, des demandes de sillons, de la conduite et de la formation, ayant pour origine des ressources propres à SNCF Réseau, d'autres entités du groupe SNCF ou des prestataires qualifiés Travaux ou Sécurité.

Ce sont des activités qui sont par ailleurs complexes exigeant des procédures strictes et des compétences fortes.

Les convois du GI SNCF Réseau doivent respecter la réglementation de sécurité de tout transporteur ferroviaire, pour maîtriser les principaux risques identifiés:

- risque de dépassement du point d'arrêt (FSA);
- dégagement intempestif du domaine fermé (DIDF);
- dépassement de vitesse (DVL);
- anomalies de chargement (problème de porte, paroi, bache, panneaux, capot, haussette, rancher, toit ou problème d'immobilisation et d'arrimage);
- dérive, y compris le défaut d'immobilisation;
- circulation d'un convoi de SNCF Réseau non autorisé;
- avaries sur le matériel roulant (rupture d'un organe critique ou non);
- perte de pièce d'organe du matériel roulant.

Chaque évènement sécurité d'un Convoi de SNCF Réseau affecte le niveau de sécurité du réseau mais aussi les clients et la production de SNCF Réseau.

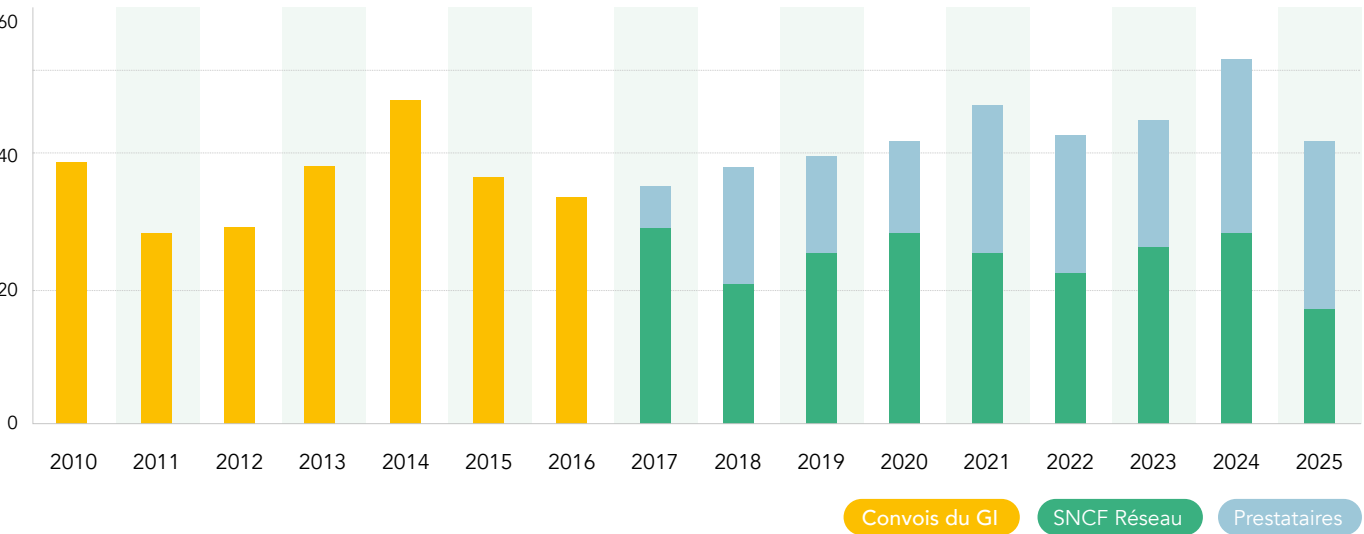
Pour illustrer les enjeux sécurité, aujourd'hui les convois de SNCF Réseau représentent environ 2% du volume des trains.kilomètres sur le réseau et pourtant ils portent environ 25 % du nombre total des faits sécurité les plus significatifs (gravité EPSF supérieure ou égale à 4) pour l'activité maintenance et travaux.

Les franchissements de signaux d'arrêt (FSA) restent la préoccupation majeure de SNCF Réseau pour ses convois.

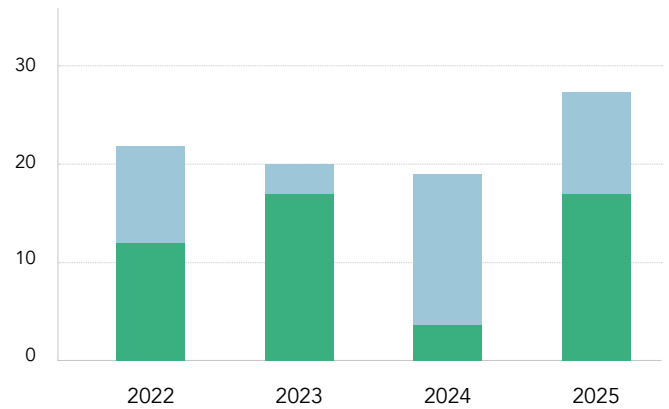
L'année 2025 est marquée par une baisse de leur nombre global par rapport à 2024, mais une augmentation du nombre de FSA de gravité 4. 2025 met en lumière des FSA de gravité 4 atypiques au regard des années précédentes (chevron, signal d'arrêt à main de cantonnement, pancarte limite des manœuvres) et des fragilités sur les mouvements de manœuvres guidées, la préparation de la mission conduite et la conduite sur le domaine fermé pour travaux.

La maîtrise du risque FSA évolue aussi différemment selon les acteurs. 2025 marque une progression chez les acteurs Conduite et Opérations au sol de SNCF Réseau en nombre de FSA (nombre le plus faible depuis 2010). Cette amélioration en nombre ne se reflète cependant pas en matière de gravité de l'évènement. Chez les prestataires, la dégradation se poursuit en nombre de FSA et en gravité, et est portée par les prestataires qualifiés sécurité logistique.

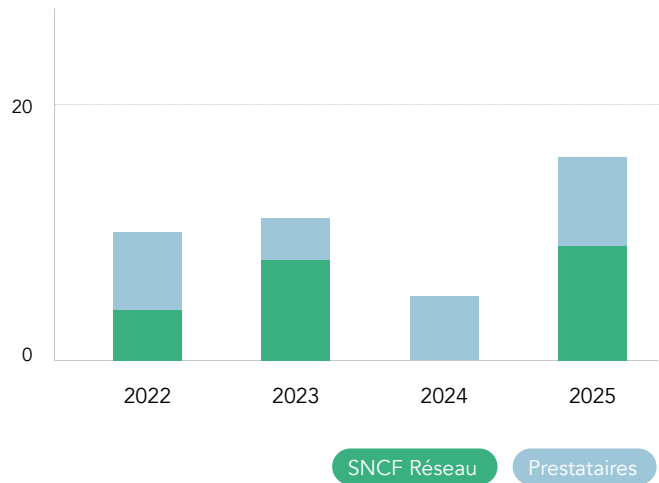
FSA CONVOIS SNCF RÉSEAU



FAITS SÉCURITÉ GRAVITÉ 4 ET PLUS ORIGINE CONVOIS DE SNCF RÉSEAU

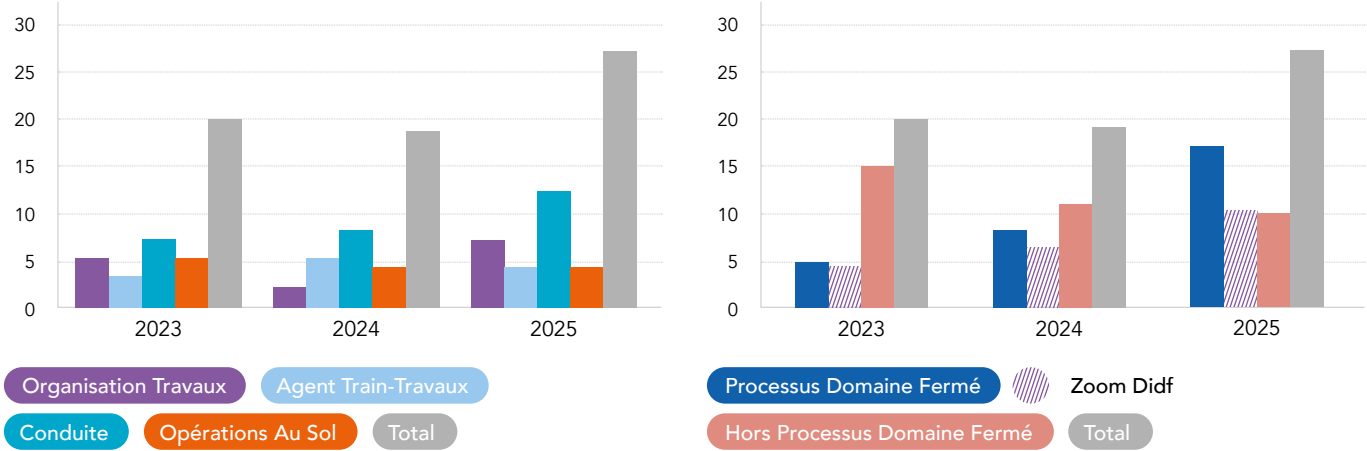


DONT FSA CONVOIS SNCF RÉSEAU CLASSÉS FAITS SÉCURITÉ GRAVITÉ 4 ET PLUS



Plus globalement, l'ensemble des faits sécurité de gravité 4 et plus «Convois du GI» 2025 est affecté par les FSA mais aussi par une augmentation significative des dégagements intempestifs du domaine fermé des trains-travaux sur les chantiers, dont l'origine est portée par des acteurs différents des conducteurs, à savoir des opérateurs au sol ou des agents trains-travaux.

FAITS SÉCURITÉ GRAVITÉ 4 ET PLUS ORIGINE CONVOIS DU GI M&T



Leviers majeurs d'amélioration

Être organisé en sécurité et en compétences sur les Convois du GI à horizon 2027.

La nécessité de mieux maîtriser l'ensemble des risques de son activité de transporteur ferroviaire s'est imposée au fil des années à SNCF Réseau avec l'évolution du paysage ferroviaire français.

Après une alerte de l'EPSF fin 2020, les convois de SNCF Réseau font aujourd'hui l'objet d'une attention au plus niveau, d'analyses approfondies et d'audits internes afin de comprendre l'origine et les caractéristiques de l'incidentologie, les fragilités et les actions d'amélioration immédiate ou continue à engager.

Les activités particulières des convois de SNCF Réseau et les caractéristiques historiques des matériels ferroviaires engagés mettent en avant la nécessité d'agir sur les facteurs humains et organisationnels à l'origine de 95 % des faits sécurité.

L'année 2022 a été marquée par le lancement d'un programme « convois du GI » constitué d'une feuille de route pluriannuelle d'actions visant à réduire la gravité des faits sécurité, déployer l'intégralité des processus et pérenniser les compétences au sein d'organisations adaptées tant en direction que dans les entités opérationnelles.

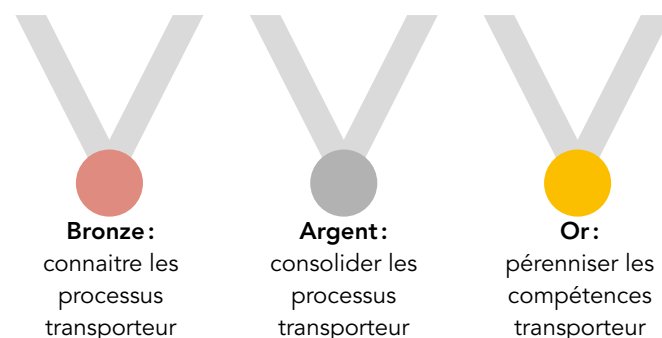
Ce programme convois du GI est conduit dans le cadre du projet d'entreprise Tous SNCF Ambition Réseau (Pilier Sécurité, Sûreté et Ethique) depuis 2023. Il vise à :

- faire de la culture transporteur un nouveau marqueur et une fierté du GI Mainteneur
- développer / renforcer / pérenniser les compétences des acteurs « Convois du GI » sur l'ensemble des processus transporteur (sillon, acheminement, gestion des moyens, conduite, formation, mouvement & accompagnement, travaux)

Les actions de cet ambitieux programme s'appuient sur 5 leviers : « Organisation – Compétence » / « Pilotage – Risque » / « Processus – Prescriptions » / « Animation » / « Système d'Informations – Outils – Standards ».

Actions majeures déployées depuis 2022

- mise en qualité et la consolidation du retour d'expérience transporteur en exploitant tous les faits sécurité remontés, en particulier sur le principal risque des convois de SNCF Réseau : le franchissement du signal d'arrêt ;
- réévaluation des risques relatifs à la circulation des engins de travaux conçus selon des normes différentes de celles applicables depuis le 16 juin 2019 (4ème paquet ferroviaire), qui se traduit par l'ajout d'équipement de sécurité sur certains engins de travaux ;
- refonte du management sécurité des conducteurs équipement (CREQ) de SNCF Réseau, adapté à leur domaine d'emploi, intégrant les compétences non techniques, et qui s'appuie désormais sur l'analyse des événements sécurité à partir des enregistrements conduite des engins ;
- définition de standards sécurité pour fiabiliser les chantiers avec des convois, les gestes-métiers, et développer la vigilance partagée entre les opérateurs au sol et les conducteurs ;
- développement de nouveaux gestes-métiers et d'outils innovants (exemple : marteau pour les essais de freins, ...) pour renforcer la qualité des opérations au sol ;
- renforcement de l'observation des processus et geste-métiers dans les audits sécurité des entités opérationnelles par la présence d'auditeurs aux compétences adaptées ;
- définition des compétences nécessaires à l'encadrement des opérations au sol, à la programmation en sécurité des ressources conduite et engins moteurs et la vérification de compatibilité des matériels roulants avec l'infrastructure ;
- création d'une certification interne dénommée « label Convois du GI » construite sur 3 paliers alliant un ensemble de thématiques métier (conduite, opérations au sol, gestion des ressources, sillon, conception des chantiers avec des trains de travaux) à maîtriser :



Les Prestataires de SNCF Réseau sont également associés aux constats et analyses des faits sécurité des « Convois du GI ». Appliquant les prescriptions définies par SNCF Réseau, les prestataires sont directement contributeurs à la réussite du déploiement des actions au même titre que les acteurs de SNCF Réseau. Ce point d'attention fait désormais l'objet des leviers majeurs d'amélioration.

Les actions réalisées en 2025

Une année 2025 marquée par des actions concrètes à l'intention de tous les acteurs des convois de SNCF Réseau.

L'année 2025 a vu en premier lieu la mise en œuvre des évolutions réglementaires concernant l'ensemble des transporteurs ferroviaires en application de la « STI OPE » : appendice C du règlement d'exécution (UE) 2019/773 modifié par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 du 10 août 2023 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union Européenne. Il s'agit d'une harmonisation européenne des règles pour que tous les trains en Europe puissent circuler de façon sûre et organisée.

- Les nouveaux formulaires de communication entre les conducteurs et les agents du service de la gestion des circulations ont été déployés pour les convois de SNCF Réseau pour le 8 juin 2025.
- Les nouvelles règles de signalisation d'avant et arrière des convois de SNCF Réseau, ainsi que les gestes-métiers associés ont été déployés pour être opérationnels au 1^{er} janvier 2026. Cette évolution a nécessité la mise en conformité des feux avant de 400 engins moteurs et 420 engins de travaux de SNCF Réseau, ainsi que ceux de ces prestataires.

Le déploiement de nouvelles actions sur l'ensemble des leviers du programme « Convois du GI » s'est poursuivi par :

- la réunion en juillet des compétences présentes au sein de différentes directions pour constituer, au sein d'une nouvelle Direction Supplychain et Services au Opérations, un nouveau département Ressources Ferroviaires à même de garantir la maîtrise des processus d'exploitation, la conformité de l'ensemble des processus de maintenance des matériels roulants SNCF Réseau, et d'animer l'ensemble des métiers des convois de SNCF Réseau.
- la définition d'une nouvelle organisation pour assurer la pérennité et la performance des simulateurs en Campus Formation et en établissements, au service des métiers conduite et opérations au sol ;
- l'analyse des origines des talonnages d'aiguille des convois de SNCF Réseau sur les chantiers pour identifier des actions plus efficaces face à ces incidents ;

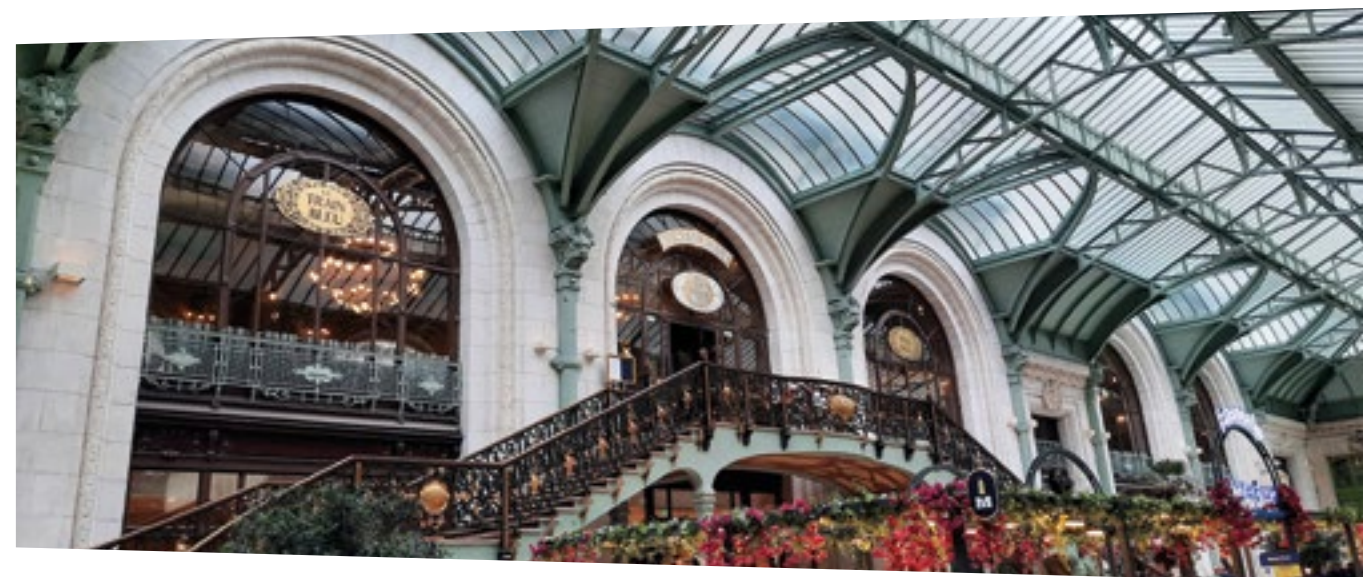
- de nouvelles animations nationales métiers auprès des encadrants et managers de SNCF Réseau concernés par ce domaine, et auprès des prestataires via SECUBOX ;
- la contribution, auprès des sociétés Hexafret et Fimor, à la conception et aux tests d'une nouvelle cale anti-dérive destinée à réduire les risques de déraillement des convois de SNCF Réseau si oubliée par les opérateurs au sol avant le départ du convoi ;
- l'engagement de 100% des 34 établissements maintenance et travaux dans la démarche « Label convois du GI » ;
- une démarche auprès des prestataires pour définir de nouvelles actions pour diminuer les risques conduite et leurs conséquences (mesures présentées à l'EPSF le 23 juin 2025 et prévues être déployées en 2026) ;
- la détermination de nouvelles exigences à déployer en 2026 auprès des prestataires conduite pour renforcer leur maîtrise des spécificités des activités de transporteur d'un GI (pavage, conduite sur les chantiers).

13. Bilan de la mise en œuvre de la remontée des événements de SNCF Réseau vers l'EPSF

En application de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire, SNCF Réseau a mis en place en 2020 une application informatique spécifique, PROCIDA, permettant la communication automatique et quotidienne à l'EPSF de l'intégralité des événements de sécurité identifiés par SNCF Réseau sur son domaine d'activité, hors ceux qui se sont produits sur les lignes sous réglementation de sécurité des transports publics guidés (information à la préfecture selon critère de gravité).

L'application PROCIDA capte la totalité des événements de sécurité de SNCF Réseau identifiés dans les différents domaines ou métiers de son activité et les transmet informatiquement à la base CYRUS de l'EPSF.

En 2025, SNCF Réseau a communiqué à l'EPSF plus de 32 000 événements de sécurité toutes gravités confondues.



Résultats de la surveillance

des activités de sncf réseau en matière de sécurité

1	Audits internes et suites données	P.73
2	Audits EPSF et suites données	P.75

1. Audits internes et suites données

1.1 Les audits périodiques de sécurité

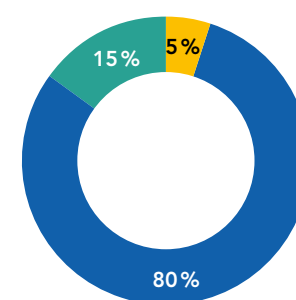
En cohérence avec l'approche en sécurité globale, les audits nationaux sécurité (ANS) portent à la fois sur la « Sécurité de l'Exploitation Ferroviaire » (SEF) et la « Santé et Sécurité au Travail » (SST), ainsi que sur les fondamentaux de la sûreté des personnels et de la sécurité Incendie. Ces audits ANS évaluent le niveau de maîtrise de la composante opérationnelle de l'entité et de son management de la sécurité.

À la demande de SNCF Réseau, les audits ANS ont porté un regard spécifique sur les convois du GI ainsi que sur le programme « Nos Vies – Notre Priorité », 2 programmes tous deux définis comme prioritaires par SNCF Réseau.

Au cours de la campagne 2025 (janvier 2025 à décembre 2025), 22 audits ANS ont été réalisés (20 audits d'établissement ou assimilé et 2 audits de Directions).

TABLEAU DE BORD
campagne 2025 • 22 audits ANS réalisés

% d'entités évaluées
S, A, M ou I dans le
domaine opérationnel



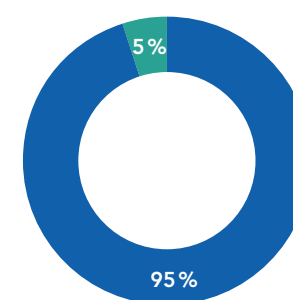
Insuffisant

Moyen

Acceptable

Satisfaisant

% d'entités évaluées
S, A, M ou I dans le
domaine du management



LE MÉTIER CIRCULATION

5 établissements Circulation audités :

- 60% des établissements sont évalués « Satisfaisant » en opérationnel
- 80% des établissements sont évalués « Acceptable » en management

La note moyenne sur 20 s'établit à 19 pour la partie opérationnelle.

La note moyenne sur 20 s'établit à 18,6 pour la partie management.

Cette situation met en exergue un niveau de sécurité stable pour la partie opérationnelle, comme pour la partie management.

Les risques « Manque de traçabilité », « Heurt par Circulation » et « Erreur sur les procédures circulation » sont les moins maîtrisés.

Dans le management de la sécurité, le domaine « Organisation » est le plus fragile.

LE MÉTIER MAINTENANCE & TRAVAUX

10 établissements audités :

- 90% des établissements sont évalués « Acceptable » en opérationnel
- 100% des établissements sont évalués « Acceptable » en management

En opérationnel, la note moyenne sur 20 se maintient au niveau bas de la tranche « Acceptable » avec quasiment la même évaluation qu'en 2024.

En management, la note moyenne sur 20 baisse légèrement de 0,2 point par rapport à la campagne d'audits précédente, mais maintient son ancrage dans la tranche « Acceptable ».

Les risques « Défaillance de voie », « Incident de signalisation » et « Heurt par circulation » sont les moins maîtrisés.

Dans le management de la sécurité, les domaines « Organisation », « Documentation » et « Veille et contrôle » sont les plus fragiles.

LA «SUPPLY CHAIN»

L'établissement concerné est évalué «Acceptable» en opérationnel et en management.

L'analyse de l'évolution du niveau de sécurité porte sur un faible nombre d'entités.

A l'échelle des établissements, l'opérationnel montre une belle progression de 0,8 points et s'ancre dans le domaine «Acceptable».

Le management se maintient dans le haut du domaine «Acceptable» avec une augmentation régulière de la note.

Les risques «Accident de la route», «Documentation» et «Incendie, explosion dans les emprises» sont les moins maîtrisés par l'établissement audité.

Dans le management de la sécurité, les domaines «Organisation», «Compétences et formation» et «Veille et contrôle» sont maîtrisés, mais comportent toutefois des sous domaines fragiles.

LE MÉTIER INGÉNIERIE ET PROJETS

3 Pôles Régionaux Ingénierie et 1 Pôle Expertise Ingénierie audités :

100% des pôles ingénierie sont évalués «Acceptable» en opérationnel et en management.

En opérationnel, la note moyenne sur 20 se maintient et s'ancre dans la tranche «Acceptable» avec quasiment la même évaluation qu'en 2024.

En management, la note moyenne sur 20 augmente de 0,4 points par rapport à la campagne d'audits précédente et s'ancre désormais dans la tranche «Acceptable».

Les risques «Documentation» et «Manque de traçabilité» sont les moins maîtrisés.

Dans le management de la sécurité, les domaines «Veille et contrôle», «Compétences et formation» et «Organisation» sont les plus fragiles.



AUDIT NATIONAL DE SÉCURITÉ DE LA DIRECTION TÉLÉCOM

L'audit ANS de la Direction Télécom a abouti à une évaluation globale «Acceptable». La composante opérationnelle a également été auditée et a fait l'objet d'une évaluation «Satisfaisant».

AUDIT NATIONAL DE SÉCURITÉ DE LA ZONE DE PRODUCTION ÎLE-DE-FRANCE

L'audit ANS de la Direction de la Zone de Production Ile-de-France a abouti à une évaluation globale «Satisfaisant». La composante opérationnelle de la Direction de la Zone de Production a également été auditée; il s'agit des pilotages opérationnels Voie et signalisation électrique assurés par ses pôles expertises. Les 2 domaines ont été évalués «Satisfaisant».

Par ailleurs, SNCF Réseau fait réaliser des audits sur des thématiques spécifiques qui sont des audits de conformité à thème, assortis de recommandations. À ce titre, ils consistent à :

- effectuer des constats et les évaluer en fonction des risques inhérents;
- analyser les causes des écarts (facteurs organisationnels et humains);
- formuler des recommandations.

3 audits à thèmes ont été réalisés en 2025 :

- exploitation des lignes Desvres-Hesdigneul et Saint Omer-Lumbres par le gestionnaire d'infrastructure maintenance Colas Rail,
- exploitation de la ligne Compiègne Lamotte par le gestionnaire d'infrastructure maintenance Socorail - Offroy,
- exploitation de train touristique régulier (train touristique de la Vallée du Loir).

1.2 Les audits de sécurité de conception

Les audits de sécurité de conception réalisés en 2024 et restitués en 2025 :

- Compétences Non Techniques (CNT)

Trois recommandations ont été émises, qui ont donné lieu à la définition de 8 actions.

Les audits de sécurité de conception réalisés en 2025 sont :

- Les essais des installations de sécurité

Deux recommandations ont été émises, qui ont donné lieu à la définition de 5 actions

- Nos vies, notre priorité

Trois recommandations ont été émises, qui ont donné lieu à la définition de 5 actions

2. Audits EPSF et suites données

En tant qu'autorité nationale de la sécurité ferroviaire en France, l'EPSF élabore et met en œuvre une stratégie de surveillance. Dans le cadre de cette surveillance, l'EPSF réalise des audits, inspections et contrôles opérationnels sur le périmètre de SNCF Réseau.

En 2025, l'EPSF a mené 83 contrôles dans le champ d'activité de la gestion de l'infrastructure réalisée par SNCF Réseau, contre 79 en 2024, 70 en 2023, 79 en 2022 et 83 en 2021. Ils ont donné lieu à l'observation de 112 écarts contre 126 en 2024 (points de fragilité (PF), réserves (RE) ou écarts majeurs (EM)) détaillés dans le tableau ci-dessous.

TYPES D'EXPERTISES	Nombre d'audits, inspections et contrôles opérationnels	Points Bloquants (PB)	Ecart majeurs (EM)	Réserves (RE)	Points de fragilité (PF)
Contrôles opérationnels	73	0	12	49	39
Audits, inspections	10	0	2	8	2
Total	83	0	14	57	41

Parmi ces 112 écarts, aucun point bloquant n'a été notifié par l'EPSF. Le nombre d'écarts majeurs est constant (14 en 2025 et 2024). Le nombre de réserves a diminué (57 en 2025 contre 80 en 2024). Le nombre de points de fragilité a augmenté (41 en 2025 contre 32 en 2024). Le nombre des écarts

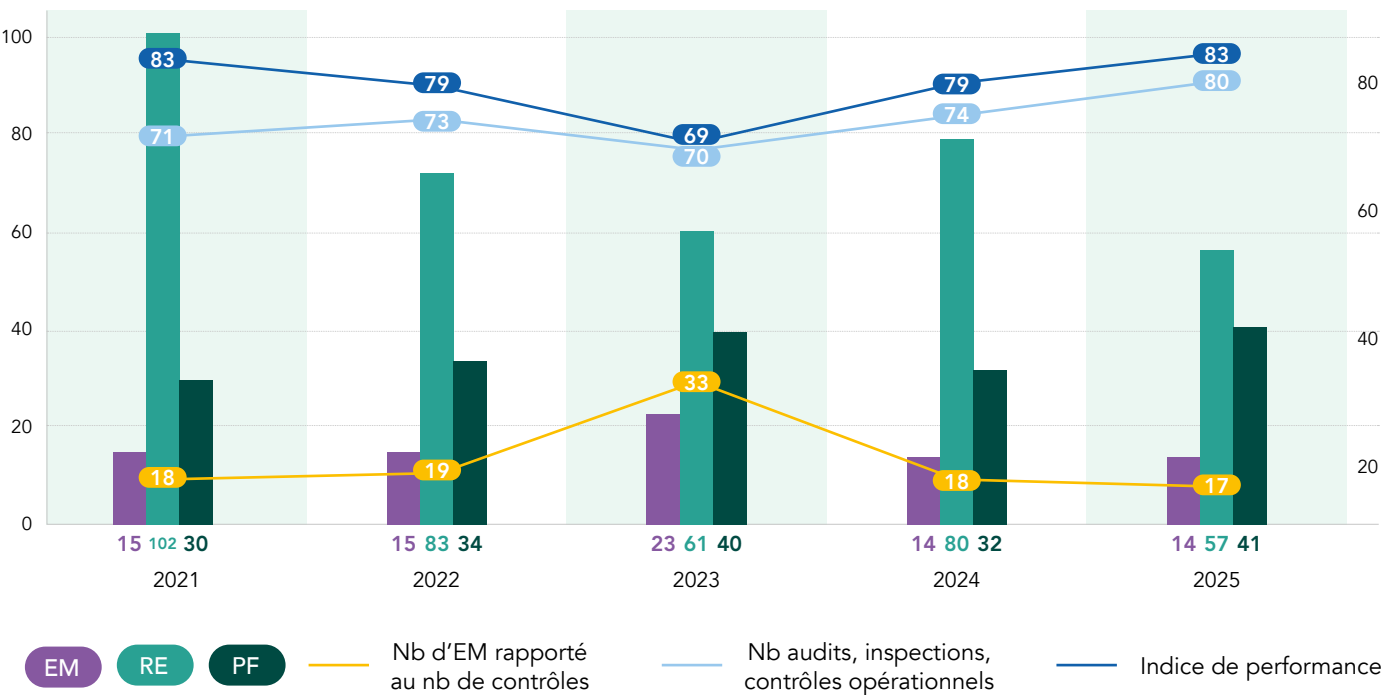
Ces 112 écarts ne prennent pas en compte les résultats des 3 audits ci-dessous pour lesquels le rapport de contrôle n'est pas paru à date de rédaction du rapport.

Audit «Identification et gestion des risques associés aux changements liés à une forte augmentation des trafics»

Audit «Usages de l'ERTMS sur le système ferroviaire national»

Audit «Mise en œuvre du système de gestion de la sécurité (SGS) - Pilotage et bouclage de la sécurité»

majeurs rapporté au nombre total d'audits, inspections et contrôles opérationnels réalisés a diminué en 2025 confirmant une baisse amorcée depuis 2023. De même que le nombre total d'écarts rapporté au nombre total d'audits, inspections et contrôles opérationnels réalisés en 2025 est en baisse par rapport à 2024.

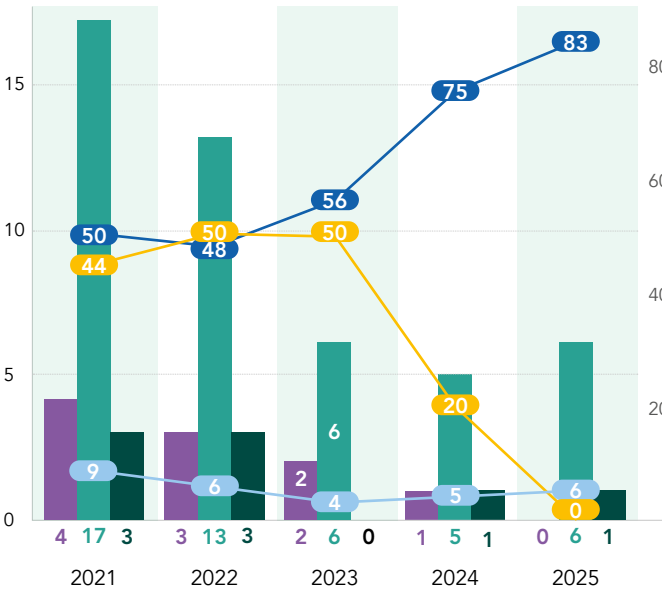


* Indice de performance sécurité : Chaque prélèvement dispose d'un capital de 100 points auquel est retranché un certain montant en fonction du barème suivant : -6 pts par point de fragilité, -16 pts par réserve, -40 pts par écart majeur, -100 pts par point de blocage. L'indice affiché est la moyenne de ces notes.

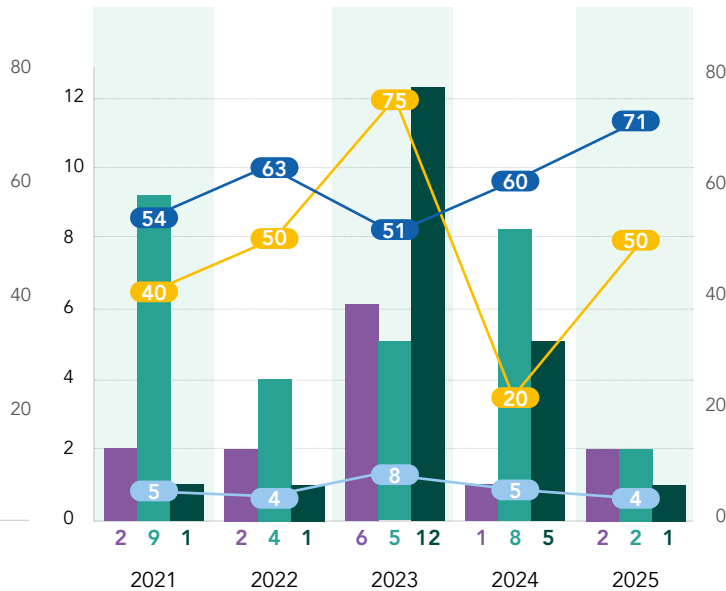
LES AUDITS ET INSPECTIONS RÉALISÉS PAR L'EPSF EN 2025

En 2025, 10 audits et inspections pour 12 écarts notifiés à la date de rédaction du rapport
Le nombre moyen d'écarts en 2025 était de 1,2 par audit ou inspection contre 2,1 en 2024 et 2,6 en 2023 et 2022.

AUDITS



INSPECTIONS



EM RE PF Nb d'EM rapporté au nb de contrôles Nb audits, inspections, contrôles opérationnels Indice de performance

Les audits et inspections réalisés par l'EPSF en 2025 ont porté sur les thèmes suivants :

Audits 2025

Conjoncturelles :

- Mise en œuvre des qualifications
- Gestion des circulations : Les erreurs de direction et leur gestion
- Utilisation et usages de l'ERTMS sur le SFN (rapport de contrôle en attente)
- Identification et gestion des risques associés aux changements liés à une forte augmentation des trafics (rapport de contrôle en attente)

Systématiques :

- Mise en œuvre du SGS- Pilotage et bouclage de la sécurité (rapport de contrôle en attente)
- Mise en œuvre du SGS - Audit de processus : Rédiger et adapter les prescriptions de maintenance

Inspections

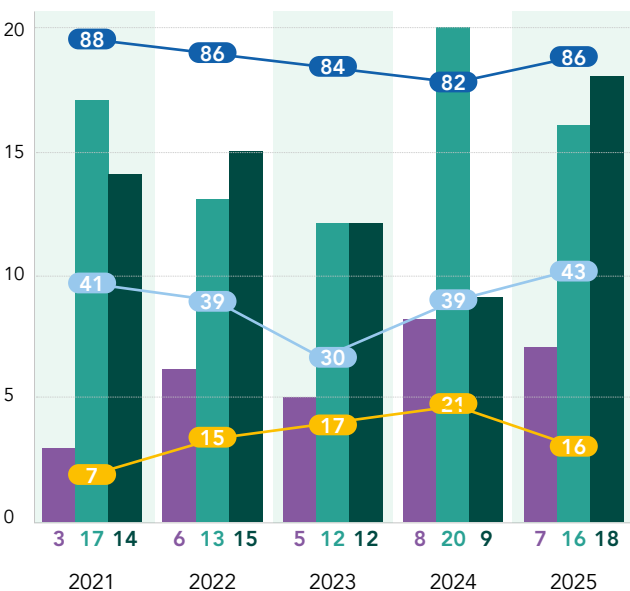
Conjoncturelles :

- Interface GI – GIC
- Gestion des missions de sécurité sur les bases arrière
- Site marchandises dangereuses : Le Bourget
- Site marchandises dangereuses : Woippy

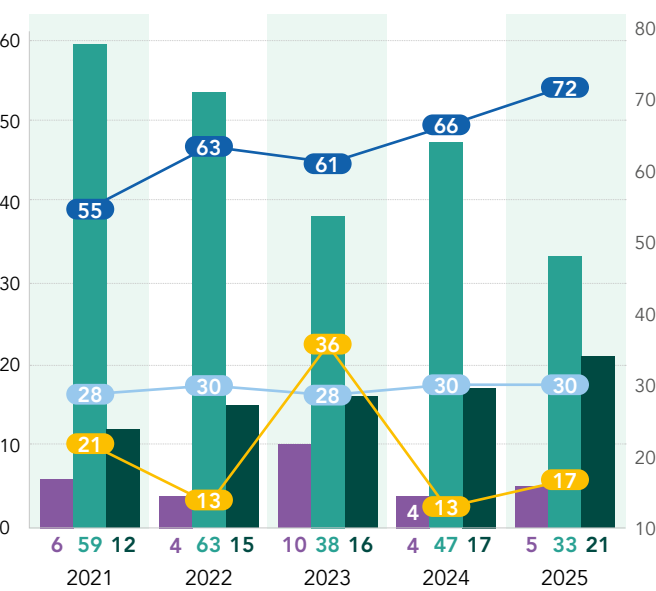
LES CONTRÔLES OPÉRATIONNELS RÉALISÉS PAR L'EPSF EN 2025

Concernant les contrôles opérationnels maintenance & travaux (M&T) et circulation (CF), l'EPSF a réalisé 73 contrôles et notifié 100 écarts.

CONTRÔLES OPÉRATIONNELS M&T



CONTRÔLES OPÉRATIONNELS CF



EM RE PF Nb d'EM rapporté au nb de contrôles Nb audits, inspections, contrôles opérationnels Indice de performance

Détails des Processus M&T

43 contrôles opérationnels Maintenance et Travaux répartis sur 3 processus métiers différents et contrôles conduite/préparation des trains/matériel roulant (41 écarts).

- 17 contrôles opérationnels processus « **Maintenance de la voie** » : 1 écart majeur, 4 réserves, 4 points de fragilité, 7 sans écart
- 9 contrôles opérationnels processus « **S.E** » : 5 réserves, 8 points de fragilité
- 2 contrôles « **Ouvrage en Terre** » : 2 écarts majeurs, 2 réserves, 1 point de fragilité
- 15 contrôles opérationnels « **Conduite/Préparation des trains/matériel roulant** » : 4 écarts majeurs, 4 réserves, 5 points de fragilité, 3 sans écart

Les principaux constats des contrôles opérationnels M&T

Points forts observés

- Gestion des compétences

Axes d'amélioration

- Défauts non annotés lors des tournées de surveillance particulières
- Gestion des anomalies

Détails du Processus CF

30 contrôles opérationnels processus « Gestion de la sécurité des circulations », 59 écarts : 5 écarts majeurs, 33 réserves et 21 points de fragilité.

Les principaux constats des contrôles opérationnels CF

Points forts observés

- Mise en œuvre des procédures et gestes métier
- Gestion des compétences

Axes d'amélioration

- Documentation à disposition des opérateurs
- Exploitation / Disponibilité / Suivi ou fonctionnement des installations

Modifications importantes de la législation et de la réglementation concernant la sécurité

1	Nouvelles réglementations ayant impacté les activités du GI et impact sur l'activité du GI	P.79
2	Publication des textes article 14 et 15 par SNCF Réseau	P.80
3	Sécurité Système Performance Exploitation (SSPE)	P.80

1. Nouvelles réglementations

ayant impacté les activités du GI et impact sur l'activité du GI

→ Réglementation européenne

Aucune réglementation européenne intéressant la sécurité sur le périmètre de ce rapport annuel n'a été publiée en 2025.

→ Loi

Loi 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

Cette loi qui vise à mettre en conformité le droit français avec le droit européen introduit l'obligation de vérifier les aptitudes physique et psychologique des agents exerçant des tâches critiques de sécurité, telles que définies par le règlement d'exécution (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, par des médecins et psychologues qualifiés.

SNCF Réseau a identifié les tâches critiques de sécurité qui sont soumises à cette obligation.

→ Décret

Aucun décret intéressant la sécurité sur le périmètre de ce rapport annuel n'a été publié en 2025.

→ Arrêté

Arrêté du 30 juillet 2025 fixant les catégories de projets soumis à une obligation d'information préalable auprès du gestionnaire d'infrastructure.

Cet arrêté identifie les projets réalisés à proximité des infrastructures ferroviaires qui doivent faire l'objet d'une information de SNCF Réseau afin qu'il puisse prendre en compte l'évolution de l'environnement dans la gestion de ses risques.

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.

Cet arrêté définit les modalités de désignation des organismes d'évaluation qui doivent donner un avis sur la conformité des infrastructures ou matériels roulants nouveaux ou modifiés aux règles nationales.

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.

Cet arrêté désigne la section de ligne Xeuilley-Vittel comme infrastructure destinée à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises et pour laquelle la réglementation de sécurité des voies ferrées locales voyageurs s'applique. Cette section a fait l'objet d'un transfert de propriété à la Région Grand Est et est ainsi retirée du réseau ferré national dont SNCF Réseau est le gestionnaire.

2. Publication des textes articles 14 et 15 du décret n° 2019-525 par SNCF Réseau

DOCUMENTS D'EXPLOITATION

RFN-IG-SE 01 A-00-n°013 (OP00597)

Dispositions complémentaires à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 – Signalisation embarquée du type TVM

RFN-IG-SE 08 B-00-n°003 (OP00590)

Mouvement de manœuvre non guidé

RÈGLES D'EXPLOITATION PARTICULIÈRES

RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 (OP00510)

Trains-travaux, engins de chantier - composition, utilisation, acheminements

Par ailleurs, le document d'exploitation RFN-IG-SE 01 E-00-n°001 (OP00521) - Constitution et anomalies de la signalisation d'arrière portée par les trains a été abrogé

3. Sécurité Système Performance Exploitation (SSPE)

→ CONTEXTE

Le programme Sécurité Système Performance de l'Exploitation (SSPE) a été lancé après plusieurs incidents ayant provoqué d'importantes perturbations des circulations ferroviaires, notamment celui survenu en gare de Paris-Montparnasse en 2017.

Son objectif est de faire évoluer la réglementation d'exploitation selon trois axes principaux :

- améliorer le niveau de sécurité ;
- limiter les retards pour les clients ;
- faciliter le traitement des incidents par les opérateurs.

Depuis son lancement, 35 évolutions ont été étudiées et mises en œuvre. Aujourd'hui, 20 projets sont en cours d'étude.

AXES D'AMÉLIORATION DE LA COUVERTURE DES RISQUES

Le programme SSPE s'inscrit pleinement dans une démarche de co-construction. Il réunit, au sein de ses instances, l'ensemble des exploitants ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure et les associe :

- à l'expression du besoin ;
- aux groupes de travail et aux arbitrages ;
- au retour d'expérience des évolutions mises en place.

Principales réalisations en 2025

→ **Extension de la gestion d'incident** par maintien de l'alerte radio à 3 nouveaux cas d'usage (divagation de bestiaux, passages à niveau en raté d'ouverture et danger ou présomption de danger). Le sujet a été instruit en associant l'ensemble de la profession (EF, GI, UTPF et EPSF).

Un outil dédié désigné « ZDA FIND » a été élaboré en interne SNCF Réseau. Il permet aux opérateurs circulation d'identifier rapidement et avec certitude le périmètre à alerter.



→ Faciliter la reprise de la circulation après un accident de personne :

- le Coordonnateur Régional Circulation peut désormais gérer l'incident dans son intégralité, jusqu'au retour à la normale ;
- l'incident est clôturé dès que la victime est localisée sur un quai, en dehors de la zone dangereuse.

→ **Plusieurs expérimentations** pour simplifier la gestion des maintiens à la fermeture des PN ont été déployées. Elles s'appuient sur les centres de supervision. Elles permettent de limiter l'intervention des mainteneurs et favorisent un retour plus rapide à la normale.

→ **Gestion des déconrôles d'aiguilles** : les études se poursuivent.

→ **Un dispositif d'assurance train complet** par vidéo est en cours de déploiement.

→ **Des supports pédagogiques**, vidéos et autres ressources, ont été créés pour accompagner les changements. Ils sont disponibles sur le SharePoint du programme SSPE.

FEUILLE DE ROUTE 2026

Le programme gagne en notoriété grâce, d'une part aux résultats positifs enregistrés et, d'autre part à la pédagogie et la communication déployées.

De nouveaux sujets sont intégrés au programme concernant la revisite des procédures :

- heurts avec des ponts-rails en fonction de leur structure ;
- aléas climatiques ;
- vérification d'un appareil de voie en dérangement.

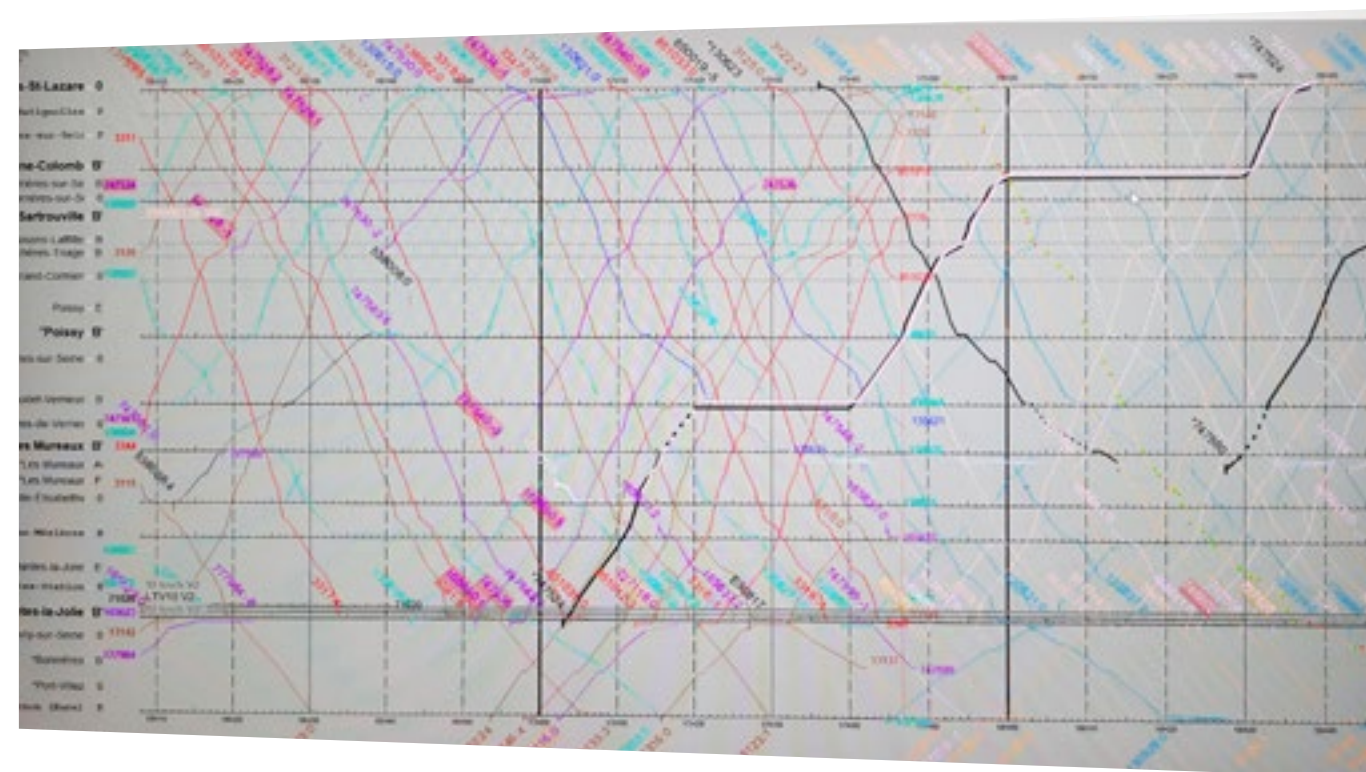
Par ailleurs, certaines actions sont toujours en cours :

- assurer le suivi des nouveaux cas de gestion par maintien d'alerte radio, en vue du premier retour d'expérience et de l'élargissement à de nouvelles zones de circulation ;
- lancer la première expérimentation à la suite des études de sécurité sur le déconrôle des aiguilles ;
- accompagner la rédaction de la documentation (technique et métier) pour permettre aux services en charge de la gestion des circulations de déployer le nouveau système d'assurance train complet par vidéo.

Le programme reste plus que jamais à l'écoute des clients et des utilisateurs, ce qui est l'une des clés de sa réussite.

Mise en œuvre des Mesures de Sécurité Communes (MSC)

1	Évolutions de l'agrément de sécurité Réseau et du manuel du SGS	P.83
2	MSC éval & appréciation du risque ("analyse des principales évolutions des activités et de l'exploitation")	P.84
3	MSC aux fins de contrôle (règlement 1078/2012) (audits et veille)	P.85
4	AMS («autorisations de mise en service»)	P.86



1. Évolutions de l'agrément de sécurité Réseau et du manuel du SGS

Le système de gestion de la sécurité de SNCF Réseau a fait l'objet d'une évolution importante avec la mise en œuvre de Résonances. Cette transformation de l'organisation de l'entreprise, qui s'inscrit dans une augmentation forte du volume de travaux sur le réseau, avait pour objectif de :

- déconcentrer et standardiser au travers d'une articulation forte entre le national et les territoires ;
- responsabiliser les territoires avec un abaissement du centre de décision et de la capacité d'action ;
- améliorer la performance globale permettant une augmentation de recette, dans un contexte d'augmentation du volume de travaux ;
- assurer une transformation culturelle durable qui renforce la confiance de chacun.

La nouvelle organisation de SNCF Réseau s'articule dorénavant autour de 3 niveaux, une maille régionale, représentée par les directions régionales, une maille inter-régionale, représentée par les directions générales inter-régionales, et une maille nationale.

La mise en œuvre s'est faite au 8 juillet, à l'exception du territoire Nord-Est – Normandie qui a basculé dans la nouvelle organisation au 1^{er} février 2026.

Les équipes de SNCF Réseau ont été fortement mobilisées au 3^{ème} trimestre 2024 et au 1^{er} semestre 2025, avec plus de 400 contributeurs, pour définir une organisation performante et assurant ses activités en sécurité.

Cette nouvelle organisation a d'ailleurs fait l'objet d'une étude de risque réalisée dans le cadre de la méthode de sécurité commune pour l'évaluation des risques.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi LOM du 24 décembre 2029, le périmètre de l'agrément de sécurité a été mis à jour pour prendre en compte le transfert de sections de ligne aux régions.

2. MSC relative à l'évaluation et appréciation des risques

SNCF Réseau poursuit son action afin que les démarches relatives à la MSC pour l'appréciation et évaluation des risques relatives au règlement UE n°402/2013 soient pleinement appliquées.

Le réseau des référents MSC a été reconstitué et renforcé à la suite de la mise en œuvre de la nouvelle organisation mise en place. SNCF Réseau perpétue sa dynamique d'animation du réseau des référents MSC afin d'accompagner l'ensemble des acteurs et s'assurer que les dispositions du règlement soient appliquées avec rigueur et cohérence et ainsi améliorer la sécurité dans le cadre des évolutions du système existant.

En 2025, SNCF Réseau a poursuivi ses actions de formations interne à la démarche MSC avec l'Institut de l'Exploitation Ferroviaire (IEF) mais également avec le Campus de formation de Nanterre en délivrant une formation aux étudiants stagiaire du Concours Cap Cadre Circulation Réseau. Ces formations ont pour but de diffuser et faire rayonner la culture MSC.

La nouvelle Direction Générale Sécurité s'attache à ce que cette démarche s'inscrive dans le cadre de la sécurité globale et s'assure que les aspects FOH soit bien intégrés dans l'évaluation et l'appréciation des risques.

En ce qui concerne les modifications techniques, des actions de sensibilisation des responsables de projets d'investissement ou de régénération sont réalisées périodiquement et le dispositif de bouclage au niveau des instances de validation des projets permet de s'assurer de l'évaluation de la nature de la modification par les responsables de projets concernés. La mise en œuvre du processus de gestion des risques porte pour l'essentiel sur les projets soumis à autorisation de mise en service de l'EPSF.

L'annexe 2 liste les changements ayant fait l'objet d'une évaluation significative ou nécessitant une autorisation de mise en service en 2025.

3. MSC aux fins de contrôle

Le plan de contrôle de SNCF Réseau repose sur les points détaillés ci-dessous :

- **le suivi d'indicateurs**, dont les principaux sont repris dans le présent rapport (voir chapitre 1) ;
- **une analyse des événements de sécurité** à niveau de gravité élevé ou pouvant être porteur d'enseignement ;
- **la réalisation d'audits de conformité** (voir chapitre 2), qui ont vocation à évaluer la mise en œuvre des processus, procédures et mesures prévus par le système de gestion de la sécurité, y compris le (ou les) plan(s) d'actions décidé(s) par toute entité de SNCF Réseau, avec en priorité les établissements opérationnels, qui font l'objet d'un audit périodique.

Un programme est établi chaque année pour définir les entités concernées.

Les établissements sont inscrits en fonction de leur performance précédente, des faiblesses qui ont pu être détectées et des événements qui ont pu se produire durant l'année écoulée ;

→ **La réalisation d'audits de conception** (voir chapitre 2), qui ont vocation à vérifier l'efficacité des processus, procédures et mesures prévus par le système de gestion de la sécurité et le cas échéant d'en améliorer le fonctionnement. L'objectif est d'identifier les thèmes prioritaires en matière de risque ou pour lesquels des fragilités ont été détectées ;

→ **Les contrôles opérationnels**, qui portent sur :

- les compétences des opérateurs ;
- la maîtrise des procédures sécurité et des procédures de maintenance et de travaux ;
- la consistance et l'état du patrimoine.

Un plan de veille est établi chaque année à partir d'une « bibliothèque de processus managériaux, techniques et sécuritaires » commune à tous. Sur cette base, le responsable de veille formalise une « analyse de risques ». Cette analyse permet d'orienter a priori le choix d'actions de veille. L'objectif est de concentrer les efforts sur les potentiels points de fragilité d'un domaine pour, d'une part, prioriser les items nécessitant une vigilance et, d'autre part, cibler les leviers potentiels d'amélioration au travers d'actions de veille.

Au côté des objectifs nationaux orientés par les risques, les faiblesses, les défaillances et les dysfonctionnements détectés par les procédures de contrôles donnent lieu à des plans d'action déclinés aux différents niveaux de l'entreprise. Les principaux plans d'action sont explicités aux chapitres 1, 5 et 6.



4. AMS («autorisations de mise en service»)

4.1 LGV + Paris Lyon

La ligne à grande vitesse (LGV) Sud-Est - dénommée aussi LN1 - a inauguré l'ère de la grande vitesse en 1981, il y a plus de 30 ans. Si elle était parcourue à l'origine par moins de 30 trains par jour, elle est aujourd'hui la LGV la plus chargée d'Europe avec sur certaines périodes 254 trains par jour pour les deux sens confondus.

La capacité permise par le système actuel de signalisation TVM 300 est limitée à 13 sillons par heure et par sens et à une succession de 12-13-12 sur une période de 3 heures. Cette capacité maximale est atteinte le vendredi à l'heure de pointe du soir, un peu de marge étant disponible la semaine.

Les études de prévisions de trafic réalisées ont indiqué que le besoin d'un 14ème sillon (saturation de la ligne actuelle) apparaissait dès l'arrivée de la concurrence ferroviaire, en 2020 ou au mieux quelques années plus tard, et dans tous les cas, à horizon 2025. Le besoin de 15 sillons suit très vite vers 2030.

Pour adresser cette problématique, le projet LGV+ Paris-Lyon s'appuie sur une approche fonctionnelle étendue prenant en compte un périmètre élargi aux nœuds de Paris Gare de Lyon et Lyon Part Dieu, ainsi qu'à l'ensemble des infrastructures parcourues par les circulations empruntant le cœur du réseau LGV Sud Est. Les aménagements techniques sont les suivants :

- déploiement de l'ETCS niveau 2 sous couverture radio GSM-R;
- renouvellement des 33 postes de signalisation de l'axe et de leurs 25 CAI (centre d'appareillage intermédiaire) associés;

- regroupement au sein d'un unique poste à Lyon (69) sur le site Jean Macé, à proximité de l'actuelle commande centralisée, des 3 postes de régulation actuels, fonctionnant sous IHM MISTRAL-NG;
- adaptation à la commande « MISTRAL-NG » de 4 postes SEI_TVM430 au nord de la LGV Méditerranée (LN5);
- redécoupage des installations de blocks automatiques lumineux au niveau des raccordements à Paris et à Lyon, afin d'assurer un espacement à 3 mn sur ces périmètres géographiques;
- mise en double couverture radio GSM-R de certains raccordements avec le déploiement de quelques BTS (base transceiver station) supplémentaires;
- renforcement des installations fixes de traction électrique afin de permettre l'augmentation des capacités;
- aménagements environnementaux afin notamment d'améliorer la robustesse de la LN1 vis-à-vis des heurts d'animaux.

Parmi ces aménagements deux ont été jugés nécessitant une AMS de l'EPSF :

- le renouvellement des postes à relais par des postes SEI+;
- le déploiement de l'ETCS de niveau 2.

Deux AMS distinctes sont nécessaires en raison de leur décorrélation temporelle de mise en service.



POSTES SEI+

Le renouvellement de l'ensemble des postes de l'axe LGV Paris Sud-Est a eu pour objectif d'anticiper le remplacement de la TVM 300 dont l'obsolescence est estimée aux environs de 2040. Ce renouvellement permet également d'interfacer via des liaisons modernes (tout IP) les postes de signalisation de la ligne avec le futur radio block center.

Ce renouvellement a concerné 33 postes PRS (poste tout relais à transit souple) et ou PRCI (poste à relais à commande informatique) et leurs 25 CAI associés.

L'autorisation de mise en service des postes SEI+ de l'axe LGV Paris Sud-Est a été délivrée par l'EPSF le 8 novembre 2024.

La mise en service de l'ensemble des postes renouvelés sur l'axe LGV Paris Sud-Est a été réalisée le 13 novembre 2024 à l'issue d'une interruption temporaire de circulation sur la LGV de 101 heures nécessaires au basculement des anciens postes aux nouveaux.

ERTMS N2

Le déploiement de l'ETCS niveau 2 qui permet la gestion en temps réel de l'espacement entre les trains et répond à un objectif d'interopérabilité, porte les objectifs suivants :

- augmenter la capacité de LN1 (12/13/12 sur 3 heures) à 16 sillons, soit un recul de son horizon de saturation d'environ 20 ans, et contribuer à accroître sa robustesse;
- répondre à l'obligation d'interopérabilité totale de la LGV.

L'ETCS de niveau 2 sera déployé en baseline 3.6.0 sur les 520 km de LGV (y compris raccordements) sous couverture GSM-R; ces équipements seront installés en parallèle et complément des équipements actuels, à savoir la TVM 300 (LN1), la TVM 430 (interconnexions Île-de-France et LN4).

Le dossier de définition de la sécurité (DDS) a été reçu par l'EPSF le 20 mai 2020 qui a donné son avis le 23 octobre 2020.

Le dossier préliminaire de sécurité (DPS) portant sur l'ETCS niveau 2 a été transmis à l'EPSF le 3 avril 2023. Ce DPS a fait l'objet d'une suspension d'instruction le 9 août 2023 pour permettre l'envoi d'éléments complémentaires relatifs à la conception. En raison de la décision de SNCF Réseau en date du 9 décembre 2024 d'arrêter les activités liées au niveau 3 Hybride et de recentrer les activités de déploiement de l'ERTMS sur la LGV Paris-Lyon sur l'ERTMS niveau 2, le DPS a été annulé. Le DPS portant sur l'ETCS niveau 2 seul a été réédité et transmis à l'EPSF fin janvier 2025.

La mise en service de l'ETCS N2 sur l'axe LGV Paris Sud-Est est prévue en septembre 2026.

4.2 Les postes et blocks de signalisation informatiques ARGOS

Le projet de partenariat d'innovation ARGOS a pour objet la recherche, le développement et le déploiement des installations de signalisation informatiques de nouvelle génération.

Ce projet s'inscrit dans un contexte de modernisation de l'infrastructure. Il vise le renouvellement du parc de postes d'aiguillages du RFN et des systèmes de block les plus anciens.

Le marché de partenariat d'innovation ARGOS a été passé après une procédure négociée avec mise en concurrence préalable, conformément à la Directive Européenne 2014-25 et du Décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.

Trois groupements ont été retenus avec chacun une tête de série :

ALSTOM : régénération des postes de signalisation de la gare de Montbard et du système de block automatique lumineux entre les gares de Nuits-sous-Ravières et Les Laumes - Alésia exclu ;

CSEE/EIFFAGE/SYSTRA : régénération du poste de signalisation de la gare de Arzwiller et du système de block automatique lumineux entre les gares de Reding et Saverne ;

GTS HITACHI/INEO/VOSSLOH : régénération du système de block automatique lumineux entre les gares de Saint-Fons et Chasse/Rhône dans une première étape suivie du renouvellement des postes de signalisation des gares de Chasse/Rhône, Vienne, St Clair les Roches, St Rambert d'Albon et St Vallier ainsi que des systèmes de block automatique lumineux entre ces postes.

Dans le cadre du rachat de la branche THALES GTS (Ground Transportation Systems) par HITACHI RAIL en mai 2024, la branche française HITACHI RAIL STS a fait l'objet d'une nouvelle dénomination, la « Compagnie des Signaux » et a fait l'objet d'une cession à la société MERMEC afin de respecter les règles « antitrust » imposées par la Commission Européenne et l'Autorité Britannique de la Concurrence (CMA).

Chaque tête-de-série doit être autorisée par l'EPSF de même, à ce stade, que tous les déploiements ultérieurs de solutions ARGOS.

MONTBARD

Le DDS a été produit et soumis à l'EPSF le 26 août 2021. L'EPSF a formulé son avis sur le DDS le 14 janvier 2022.

Le DPS a été adressé à l'EPSF le 28 juillet 2022. Après une suspension d'instruction liée à la transmission d'éléments complémentaires, l'EPSF a approuvé le DPS portant sur la conception ARGOS ALSTOM le 7 juillet 2023.

La mise en service de la tête-de-série ARGOS Montbard est prévue le 24 avril 2026.

RÉDING - SAVERNE

Le DDS a été soumis à l'EPSF le 30 novembre 2021. L'EPSF, a rendu son avis sur ce dossier le 13 avril 2022.

Le DPS a été adressé à l'EPSF le 20 avril 2023. L'EPSF a approuvé le DPS portant sur la conception ARGOS HITACHI (désormais CSEE) le 28 août 2023.

Le DS a été adressé à l'EPSF le 4 juillet 2025.

L'autorisation de mise en service de la tête-de-série ARGOS Réding-Saverne a été délivrée par l'EPSF le 20 novembre 2025.

SAINT-FONS – CHASSE-SUR-RHÔNE

(CCR5 Phase 1)

Le DDS a été soumis à l'EPSF le 23 septembre 2021. L'EPSF a rendu son avis sur ce dossier le 08 février 2021.

Le DPS a été adressé à l'EPSF le 5 décembre 2022. L'EPSF a approuvé le DPS portant sur la conception ARGOS THALES (désormais GTS HITACHI) le 14 avril 2023.

Le DS a été adressé à l'EPSF le 16 décembre 2024.

L'autorisation de mise en service de la tête-de-série ARGOS CCR5 Phase 1 a été délivrée par l'EPSF le 18 avril 2025.

ARCACHON (CSEE)

Le DDS a été soumis à l'EPSF le 11 décembre 2023. L'EPSF a rendu son avis sur ce dossier le 07 mai 2024.

Le DPS a été adressé à l'EPSF le 30 septembre 2025.

4.3 La liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie (LFRP) est un projet de maillage du réseau ferroviaire qui a pour objectif de répondre aux besoins de déplacements nationaux (entre le nord de la France et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle) et de déplacements interrégionaux (entre la Picardie et l'Île-de-France) et locaux (au sein de chacune des deux régions). Il vise donc à la création d'un double service ferroviaire courte et longue distances :

- TER (26 aller/retour quotidien) cadencés à partir d'Amiens, Compiègne et Creil, avec desserte de Survilliers-Fosses dans le Val d'Oise, jusqu'à Roissy TGV ;
- TGV (2 aller/retour quotidien) entre Amiens, l'aéroport de Paris-CDG puis l'est et le sud-est de la France.

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie consiste en la création, dans le Val-d'Oise, au nord de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, d'une ligne nouvelle d'environ 6 km reliant la Ligne à Grande Vitesse (LGV) d'Interconnexion à la ligne classique Paris-Creil-Amiens, associée à des aménagements sur l'axe Paris-Creil et sur la LGV d'interconnexion en gare Aéroport Charles-de-Gaulle TGV.

Le projet LFRP est décomposé en 3 blocs :

- le bloc LGV : ensemble des modifications en gare de Roissy-Charles-de-Gaulle et au niveau du raccordement de Vémars ;
- le bloc ligne nouvelle : section de ligne nouvelle avec l'ERTMS niveau 2 en superposition avec une signalisation TVM 430 ;
- le bloc Survilliers : ensemble des modifications en gare de Survilliers jusqu'au raccordement de Marly qui intègre les modifications sur les 4 voies de l'axe Paris-Creil et la mise en œuvre d'un poste ARGOS.

La démarche sécurité du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie aboutit à la production d'un DDS, de 6 DPS et de 2 DS.

Un DDS commun aux blocs a été produit et soumis à l'EPSF le 13 octobre 2023. L'EPSF a formulé son avis sur le DDS par courrier du 13 mars 2024.

Le bloc ligne nouvelle a fait l'objet :

- d'un premier DPS pour la partie génie civil, approuvé par l'EPSF le 20 janvier 2025 ;
- d'un deuxième DPS pour la partie équipements ferroviaires – hors ETCS, approuvé par l'EPSF le 30 octobre 2025.

Le bloc Survilliers a fait l'objet :

- d'un premier DPS pour les modifications de plan de voie en gare de Survilliers, approuvé par l'EPSF le 1^{er} septembre 2025.

Pour la mise en service prévue en décembre 2028, le projet LFRP établira deux demandes d'autorisations accompagnées respectivement des dossiers de sécurité suivants :

- DS Modifications de plan de voie et poste ARGOS Survilliers + Postes SEI+ de la LGV Interconnexion ;
- DS Ligne Nouvelle avec ETCS niveau 2.



4.4 Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT)

Le projet des AFNT s'inscrit dans le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui vise à terme à proposer une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne pour un total de 417 km. En interface étroite avec les opérations de modernisation et de désaturation du nœud ferroviaire de Toulouse.

Les objectifs fondamentaux du projet à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse du GPSO sont :

- d'accueillir les TGV au cœur de la métropole toulousaine avec l'arrivée à Toulouse-Matabiau des TGV dans la continuité de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse ;
- d'améliorer les services ferroviaires périurbains de proximité et régionaux en permettant le développement d'un cadencement au ¼ d'heure à l'heure de pointe des 5 haltes intermédiaires (Route de Launaguet, Lalande Eglise, Lacourtenourt, Fenouillet St-Alban, Saint-Jory), et d'un nouveau terminus central à Castelnau d'Estrétefonds ;
- de permettre le développement du trafic de marchandises avec l'accueil des trains de fret (avec et sans arrêt à Saint-Jory) et inter-villes sur le tronçon de Toulouse à Castelnau d'Estrétefonds.

Le projet des AFNT comporte plusieurs phases dont :

PHASE 1

Afin de répondre à la mise en place d'une desserte péri-urbaine au ¼ d'heure, la phase 1 verra se réaliser les opérations permettant :

- la mise en service du terminus en gare de Castelnau d'Estrétefonds avec la création d'une voie centrale en terminus nommée « Z » d'une longueur de 220 m ;
- la création d'un Poste de technologie ARGOS nommé P35 permettant la télécommande des installations de sécurité de Castelnau depuis le Poste 12 de Saint-Jory Triage par l'intermédiaire d'une interface Homme-Machine MISTRAL NG ;
- le réaménagement, la réouverture et la desserte au passage de la halte Route de Launaguet.

PHASE 2

La phase 2 prévoit principalement la modification du tracé des voies V1 et V2 entre Castelnau d'Estrétefonds et Saint-Jory et la mise en place du block automatique lumineux digital ARGOS (P35) sur ce nouveau tracé. L'objectif principal de la phase 2 est d'assurer la bascule n° 2 (modification du tracé V1 et V2) pour permettre l'insertion future du raccordement de la LGV du GPSO.

- La démarche sécurité du projet de AFNT aboutit à la production de plusieurs DDS, DPS et DS.
- Un DDS commun aux phases 1 et 2 a été produit et soumis à l'EPSF le 13 octobre 2023. L'EPSF a formulé son avis sur le DDS par courrier du 13 mars 2024.
- Un premier DPS commun aux phases 1 et 2 relatifs aux éléments ferroviaires autres que contrôle commande signalisation a été approuvé par l'EPSF le 21 mai 2025 de manière à permettre au projet d'engager les travaux principaux relatifs à ces phases.
- Le DPS portant les modifications de signalisation et plus particulièrement celles liées au déploiement de l'applicatif ARGOS P35 en gare de Castelnau-d'Estrétefonds a été soumis à l'EPSF le 8 juillet 2025.

4.5 Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB)

Le projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) s'inscrit dans le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui vise à terme à proposer une ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne.

Les objectifs fondamentaux que doit accomplir le projet des AFSB à l'horizon de la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse du GPSO sont de :

- répondre au besoin de régularité et de robustesse sur cet axe circulé par tous les types de trains (TGV, Intercités, TER et Fret) ;
- contribuer à la désaturation du nœud de Bordeaux en fluidifiant le trafic ferroviaire au sud-est de Bordeaux vers Langon ;
- répondre à l'augmentation conjuguée depuis 2017 du nombre de TER et de TGV sur le réseau depuis la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux ;
- augmenter la capacité de la ligne pour faire circuler plus de trains ;
- améliorer la connexion entre le réseau ferroviaire et les réseaux de transports collectifs de l'agglomération ;
- améliorer la liaison entre grandes métropoles en réalisant les aménagements nécessaires pour se raccorder aux GPSO.

Le projet des AFSB consiste en l'aménagement de 12 km de linéaire de la ligne Bordeaux Saint-Jean à Sète Ville entre l'entrée de la gare de Bordeaux Saint-Jean et le futur raccordement d'accès à la ligne nouvelle (LGV) du GPSO :

- la mise à 3 voies entre la sortie de la gare de Bordeaux Saint-Jean et Saint-Médard-d'Eyrans (futur accès de la ligne nouvelle à grande vitesse du GPSO) avec création des voies d'évitement au niveau des 4 haltes et gare du parcours ;

- la création de multiples ouvrages d'art dont principalement 1 saut de mouton et ses 2 estacades, 7 ponts route dont 2 permettant aussi l'accès piétons aux quais en halte, 11 ponts rail dont 2 permettant le franchissement de routes et 9 permettant le franchissement de cours d'eau, 3 passerelles dont 2 localisées en gare/halte, environ 2200 m de murs de soutènement ;
- la suppression des 6 passages à niveau situés sur Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans, compensée par des rétablissements (voies latérales et franchissements) adéquats ;
- le réaménagement des 4 haltes et gare du parcours et la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour chacune,
- la migration caténaire vers la caténaire normalisée STI et vers la caténaire simple renforcée et régularisée ;
- le déploiement du poste ARGOS de technologie COMPAGNIE DES SIGNAUX (ex-HITACHI) en régénération des postes existants et la régénération du block automatique lumineux (BAL) en BAL digital de Bordeaux Saint-Jean jusqu'à la gare de Beautiran exclue ;
- la création du poste des AFSB (IHM MISTRAL NG).

Le projet suit un découpage en 20 phases de mises en service distinctes, dont 5 sont soumises à AMS : la phase 2.1, la phase 3.1, la phase 5.1, la phase 5.4 et la phase 7.1. La phase 7.1 constituera la mise en service finale du projet des AFSB prévue en mai 2032.

Le DPS des sous-systèmes « Infrastructure » et « Energie » de la phase 2.1 du projet des AFSB a été approuvé par l'EPSF le 3 décembre 2025.

1	Résultat en matière de santé et sécurité au travail (atteinte des objectifs fixés, autres indicateurs)	P.93
2	Actions engagées et politique santé et sécurité au travail	P.94



1. Résultats en matière de santé et sécurité au travail

CONTEXTE

Le taux de fréquence des accidents du travail des agents de SNCF Réseau (calculé sur 12 mois glissants, arrêté à octobre) est de 8,44 pour l'année 2025.

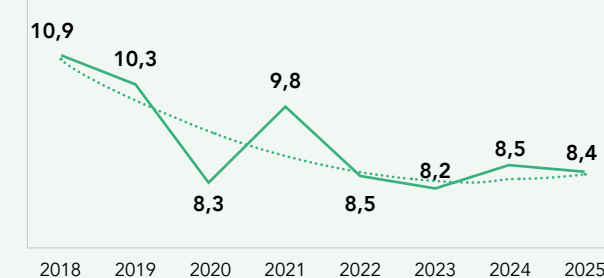
Le taux de fréquence 2025 connaît ainsi une légère baisse par rapport à l'année précédente.

Les événements de plain-pied et de manutention/manipulation demeurent les principales causes d'accidentologie.

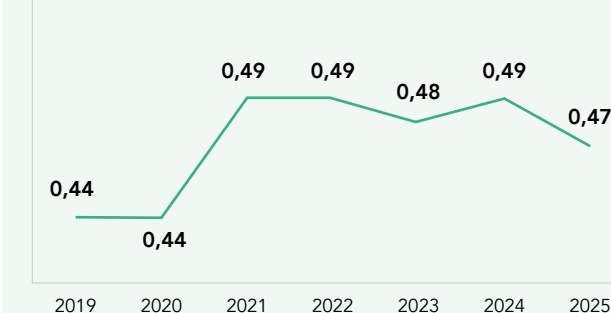
Trois accidents mortels de travailleurs d'entreprises partenaires sont à déplorer cette année, alors que SNCF Réseau vise une mortalité nulle pour ses agents et les travailleurs de ses entreprises partenaires.

Le taux de gravité¹ (calculé sur 12 mois glissants, arrêté à octobre) est en baisse en 2025 par rapport à 2024, à 0,47.

TAUX DE FRÉQUENCE ANNUEL SUR 12 MOIS
GLISSANTS (NOV-OCT INCLUS)



TAUX DE GRAVITÉ



¹ Taux de gravité = (nombres de jours d'absence (consécutifs à des accidents du travail des 5 dernières années) x 1000) / (effectif x nombre d'heures annuelles)

2. Actions engagées et politique santé et sécurité au travail

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

La définition et l'application des Règles qui Sauvent contribuent à la diminution des accidents du travail. Les Règles qui Sauvent sont des règles simples, peu nombreuses et intangibles destinées à faire prendre conscience des principaux risques. Certaines d'entre elles ont été complétées en 2024, tant pour les agents SNCF Réseau que pour les travailleurs des entreprises partenaires.

La Transformation Managériale Santé Sécurité au Travail - déployée depuis 2017 - vise à faire évoluer la culture sécurité de l'entreprise en s'appuyant sur le levier managérial. Les managers développent six compétences clés : Observer, Intervenir, Sensibiliser, Recadrer, Encourager et Accompagner. Cette démarche du « savoir voir, savoir dire, savoir être » est centrale dans la politique de prévention de SNCF Réseau et contribue à la diminution des accidents notamment dans les situations de turn-over important.

La mission « Nos vies, notre priorité », lancée en 2023 sous l'impulsion du Président directeur général de SNCF Réseau et du Directeur général adjoint sécurité, a poursuivi son ancrage sur l'année 2025 que ce soit au niveau de SNCF Réseau mais également de ses partenaires. Cette mission porte sur les principaux risques d'accident grave (heurt et électrique), la mise en œuvre opérationnelle d'exigences pour sécuriser les agents de SNCF Réseau et ceux des entreprises partenaires, ainsi que le recours aux meilleures pratiques éprouvées pour obtenir des résultats rapides.



→ ACTIONS RÉALISÉES EN 2025

Au-delà, de la mission « Nos vies, notre priorité », plusieurs actions ont été menées en 2025 afin de réduire l'accidentologie au travail :

- une campagne de prévention du risque manipulation-manutention a été menée, en mars 2025, sur la base de trois tutoriels vidéos et d'un guide à destination des managers qui reprend les messages clés de prévention ;
- une sensibilisation des équipes au risque routier a été réalisée, en mai 2025, à l'occasion de la semaine de la sécurité routière au travail avec pour principaux thèmes les trajets domicile-travail, les distracteurs d'attention et les mobilités douces ;
- une campagne de prévention des accidents de plain-pied a été menée, en juin 2025, avec des focus notamment sur les sols glissants et les sols en mauvais état ;
- une semaine sur la santé mentale et l'équilibre au travail a été organisée, en octobre 2025, avec des conférences, des outils pédagogiques et des interventions médicales.

La mise en œuvre des 6 rituels a, en outre, été poursuivie en 2025 afin de réduire l'accidentologie grave du travail :

- le briefing au pied de l'opération ;
- la carte « STOP and GO », qui permet à tout employé d'intervenir pour arrêter l'opération si une situation paraît dangereuse ;
- les tournées terrains avec les partenaires externes et internes ;
- les instants sécurité avec les partenaires ;
- l'accompagnement des nouveaux intervenants ;
- l'entente préalable entre acteurs.

PLAN D' ACTIONS

« Nos vies, notre priorité »

Entre novembre 2022 et juillet 2023, en 9 mois, SNCF Réseau déplore une série noire de 6 accidents mortels parmi ses agents et ses partenaires.

Aussi, en septembre 2023, Matthieu Chabanel, Président de SNCF Réseau et Damien Pallant, Directeur Général Adjoint Sécurité, ont décidé de lancer la mission « Nos vies, notre priorité » afin de décider, de mettre en œuvre, de déployer et d'ancrer d'actions opérationnelles communes à SNCF Réseau et ses partenaires pour atteindre collectivement 0 mort.

Le Comex de SNCF Réseau a validé la feuille de route 2024 co-construite entre SNCF Réseau et les partenaires.

Depuis 2024, la mission a piloté le déploiement de la feuille de route en interne SNCF Réseau et chez les partenaires, en particulier sur les priorités suivantes :

- adopter et faire adopter les rituels,
- diminuer à la source le risque de heurt par un train sur voie travaillée,
- respecter et faire respecter les exigences de 3 Règles Qui Sauvent, sur les 3 risques majeurs : heurt par un train, électrique et heurt par un engin/par une charge
- mieux préparer les travaux et mieux choisir ses partenaires



Le premier rituel décidé et mis en œuvre dès mars 2024 : le STOP & GO – tout agent a le droit et le devoir d'intervenir pour faire cesser une situation qu'il estime à risque grave et mortel pour lui ou les personnes qui l'entourent. Une carte co-construite avec l'ensemble des acteurs de la filière a été distribuée en main propre à chaque acteur par son directeur d'entité avec les échanges nécessaires à la sacralisation associée.

Les autres rituels progressivement déployés depuis 2024 sont :

- le briefing au pied de l'opération, qui vise à faire un 360°, une dernière analyse de risque au pied de l'opération, avec tous les intervenants pour visualiser les risques graves et mortels et les mesures de préventions associées et ce avant le début de l'opération. 11 exigences sont à mettre en œuvre ;
- l'accompagnement des nouveaux intervenants pour une vigilance partagée en repérant les nouveaux par un casque bleu, et en leur donnant systématiquement la parole lors du briefing au pied de l'opération pour qu'ils reformulent ce qu'ils ont compris des risques graves et mortels et des mesures de prévention associées, A date plus de 4000 casques bleus sont portés par les acteurs de SNCF Réseau ;
- l'entente préalable entre agent circulation et responsable de planches-travaux, ou entre agent-circulation et agent graisseur avec 9 exigences co-construites pour s'accorder avant d'entrer dans l'action ;

→ la tournée terrain avec les partenaires, afin d'observer, écouter, donner du sens et expliquer. Elle permet notamment de vérifier la conformité de la mise en œuvre des exigences du briefing au pied de l'opération et des exigences des Règles Qui Sauvent;

→ l'instant sécurité avec les partenaires, au minimum mensuellement dans chacune des entités: chaque agent est invité au minimum mensuellement à un moment de partage avec la Direction et les partenaires pour échanger sur les meilleures pratiques, les enseignements des Evènements à Haut Potentiel de Gravité et ainsi mieux prendre conscience des risques.



En regard des résultats d'enquêtes menées, SNCF Réseau a engagé des actions pour:

- mesurer le taux d'exposition au risque de heurt par un train, par entité et par mois;
- diminuer le temps de présence et les occurrences de présence dans la zone dangereuse;
- définir et mettre en œuvre des solutions capacitaires en conception, en pré-opérationnel et en opérationnel pour augmenter le travail sous fermeture de voie ou sous interruption temporaire de circulation et diminuer le travail sous annonce;
- définir et mettre en œuvre des mesures organisationnelles et méthodes pour éliminer le risque à la source;
- renforcer l'implication managériale pour réussir la transformation culturelle;

et a redéfini les Règles et défini des exigences (entre 5 et 7 pour chacune des 3 Règles Qui Sauvent pour les objectiver, mieux les exprimer et les faire comprendre, les faire mettre en œuvre de façon systématique):

- **Risque de heurt par un train:** je ne m'engage jamais et n'engage jamais de matériel dans la zone dangereuse sans mesures de protection;
- **Risque de heurt par un engin/une charge:** je ne pénètre jamais, sans autorisation, à moins de 3 mètres d'un engin ou d'une charge;
- **Risque électrique:** je considère toute installation électrique et tout câble électrique comme étant sous tension.

Afin de piloter le déploiement de la feuille de route, des indicateurs engageants ont été définis et sont suivis mensuellement avec un tableau de bord mis à disposition de chacune des 100 entités opérationnelles (ensemble dénommé G100) de SNCF Réseau en responsabilité de la mise en œuvre. Chaque semaine, depuis début 2024, un partage hebdomadaire est réalisé entre les dirigeants de SNCF Réseau, les 100 directeurs d'entités opérationnelles et leurs référents sécurité ainsi qu'avec les partenaires pour animer le déploiement de la feuille de route, partager les meilleures pratiques, les enseignements des Evènements à Haut Potentiel de Gravité et donner le cap.

Pour diminuer significativement le nombre d'accidents du travail avec arrêt, un plan de préservation de la santé des employés a été construit, validé en juin 2025 par le Comex SNCF Réseau et commencé à être déployé au 2^e semestre 2025:

- accentuer le déploiement des rituels « Nos vies, notre priorité » pour favoriser la conscientisation du risque;
- inscrire un rituel d'échauffements dans le briefing au pied de l'opération pour la préservation corporelle;
- accompagner dans la durée les équipes sur le terrain par moniteur des rituels avec une filière sécurité repositionnée en priorité sur l'appui des équipes et des managers;
- déployer une posture managériale bienveillante axée sur la préservation corporelle:
 - valoriser les bonnes pratiques de prévention remontées du terrain;
 - systématiser l'entretien de retour par le directeur de l'entité pour éviter la récurrence;
 - systématiser le témoignage d'agents pour la conscientisation collective des risques;
 - échanger immédiatement entre manager et accidenté pour envisager un maintien dans l'emploi.

→ QUELQUES RÉSULTATS EN 2025

- 2556 STOP & GO posés en interne SNCF Réseau (soit +177% par rapport à 2024) par les agents et managers du G100 et 1000 par nos partenaires;
- 21534 observations des briefings au pied de l'opération réalisées en interne SNCF Réseau par les managers du G100 (soit +600% par rapport à 2024) et 10000 par nos partenaires;
- 3900 tournées terrain réalisées par les membres du comité de direction du G100 (soit +106% par rapport à 2024);
- 1514 instants Sécurité réalisés par les managers du G100 (soit +143% par rapport à 2024);
- ... mais encore 3 accidents mortels de trop:
- en janvier 2025, un agent partenaire a été électrisé à Toulon sur un train par la caténaire;
- en octobre 2025, un agent partenaire a été écrasé par une benne à béton;
- en novembre 2025, un agent partenaire a été écrasé par un engin.

SNCF Réseau poursuit et amplifie ses efforts en 2026, en travaillant avec les acteurs de l'Alliance AIIRF sur 5 priorités:

- améliorer l'état d'esprit partenarial;
- renforcer les analyses de risques en particulier sur le risque engins;
- accompagner sur le terrain les employés à la mise en œuvre des exigences;
- déployer le plan de préservation de la santé des employés;
- diminuer à la source les risques graves et mortels.

Autres actions visant à améliorer la sécurité du réseau interopérable gérées par SNCF Réseau

- | | | |
|---|--|-------|
| 1 | Investissements d'amélioration de la sécurité (y compris SNCF Gares & Connexions pour les risques en gare) | P.99 |
| 2 | Investissements de régénération | P.104 |
| 3 | Prise en compte des facteurs organisationnels et humains et la culture sécurité | P.105 |

1. Investissements d'amélioration de la sécurité

Dans le cadre de ses politiques de sécurité transverses, SNCF Réseau a consacré, pour l'année 2025, **125 millions d'euros** au titre de l'amélioration de la sécurité sur le réseau ferré national.

Ce chiffre est de l'ordre de la moyenne des investissements annuels de la période 2020-2023, un peu inférieur au niveau de 2024 où un investissement exceptionnel avait été mené, en particulier en sûreté pour les Jeux Olympiques et Paralympiques.

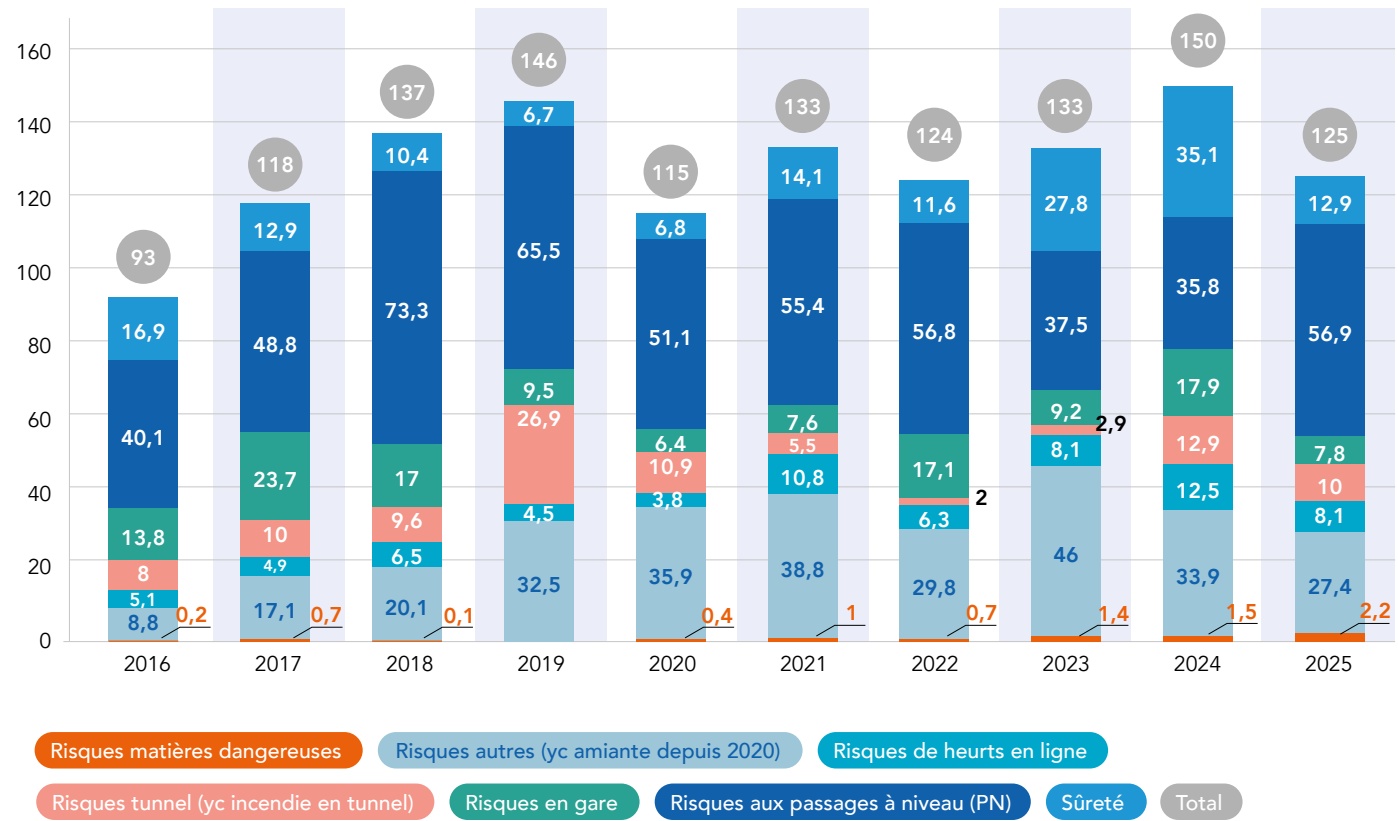
ANNÉES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
INVESTISSEMENTS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ SYSTEME (Mn€)	136,7	145,5	115,4	133,1	124,3	132,9	149,6	130,3
Risques aux passages à niveau	73,0	65,5	51,1	55,4	56,8	37,5	35,8	56,9
suppression de PN avec substitution par ouvrage dénivelé	51,8	43,7	33,7	30,0	19,6	9,1	4,9	14,7
amélioration de la sécurité	21,4	21,8	17,4	25,4	37,2	28,3	31,0	42,2
Risques en gare (yc investissements portés par SNCF G&C SA)	17,0	9,5	6,4	7,6	17,1	9,2	17,9	12,7
Risques tunnel (y compris incendie en tunnel)	9,6	26,8	10,9	5,5	2,0	2,9	12,9	10,0
Risques de heurts en lignes (clôtures)	6,5	4,4	3,8	10,8	6,3	8,1	12,5	8,1
Risques matières dangereuses	0,1	0,1	0,4	1,0	0,7	1,4	1,5	2,2
Autres (y compris incendie hors tunnel)	20,1	32,5	35,9	38,8	29,8	46,0	33,9	27,4
réduction des risques de l'exploitation ferroviaire (dont détection des convois non conformes, contrôle de vitesse par balises, lutte contre le deshunting)	12,1	10,7	9,5	18,1	14,9	17,8	21,7	16,8
protection contre les risques naturels (dont météorologiques) et technologiques	0,2	0,3	0,1	0,3	1,5	4,3	3,1	4,4
protection incendie des gares souterraines	2,0	0,5	2,3	1,2	1,2	2,6	2,3	1,0
ouvrages intéressant la sécurité du public (dont la mise en transparence hydraulique du remblai d'Arles qui représente 90%)	5,7	21,0	17,2	10,3	3,1	1,4	0,1	0,4
amiante (suivi dans ce tableau seulement depuis 2020)	-	-	6,8	8,8	9,1	19,9	6,6	4,9
Sûreté	10,4	6,7	6,8	14,1	11,6	27,8	35,1	12,9

Les investissements aux passages à niveau ont été fortement augmentés par rapport aux deux dernières années, en particulier pour installer des dispositifs de renforcement de prévention pour les véhicules routiers et les piétons, mais aussi pour les travaux de suppression du passage à niveau de Deuil-Montmagny (PN4), le plus accidentogène du territoire.

Les investissements « sûreté » ont continué à être réalisés, dans une proportion moindre de 2024. Ils sont réalisés au titre d'une meilleure protection physique des actifs

constitutifs du réseau ferré vis-à-vis des actes de malveillance : protection physique de sous-stations d'alimentation électrique de traction et des centres d'exploitation associés, renforcement du niveau de sûreté des triages, sécurisation de locaux en particulier des postes d'aiguillage, protection des câbles contre le risque de vol, renforcement de la résistance de certains composants ferroviaires installés aux passages à niveau (en particulier les guérites hébergeant les installations électriques en ligne), déploiement de dispositifs d'alarmes mobiles, poses de clôtures...

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU SUR 10 ANS



PLAN D' ACTIONS

Matières dangereuses (MD)

→ CONTEXTE

La politique sécurité de transport des marchandises dangereuses a été mise en place dans le but de réduire la probabilité d'occurrence des événements sécurité liés à ces marchandises spécifiques, notamment les risques de déraillements sur voies de service, et de mieux appréhender les risques et conséquences potentielles d'une éventuelle perte de confinement (événement majeur redouté).

→ RÉALISATIONS 2025

Poursuite des actions visant la mise en conformité des équipements de sécurité des sites de séjour temporaire en fonction de leur catégorisation (sécurisation, moyens de défense contre les incendies, dispositifs d'alerte sonore, automates d'appel, sécurisation périmétrique). Un certain nombre d'opérations sont en cours sur une trajectoire pluriannuelle :

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

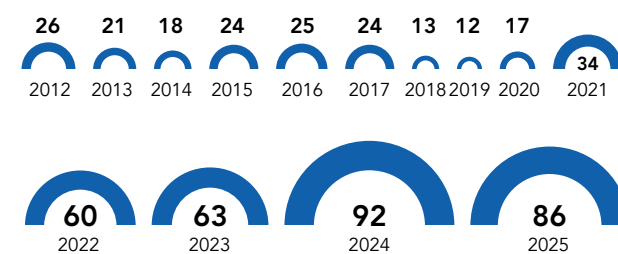
- Mise en place de mesures organisationnelles et techniques pour la gestion d'éventuels événements MD sur les sites de séjour temporaire de wagons de MD ;
- Catégorisation des sites de séjour temporaire MD (plus de 200 sur le réseau ferré national) ;
- Application de normes de maintenance spécifiques MD sur voies de service, visant à réduire le risque de déraillement sur ces voies, par identification des voies de service sollicitées pour la circulation ou le séjour de MD, et application sur ces voies de règles de maintenance spécifiques (dites « VSMD » et « VSMD+ ») ;
- Études prospectives sur l'analyse des risques en ligne, par repérage des itinéraires parcourus par des trains de MD et par identification des volumes et de la nature des marchandises transportées, en vue d'adaptations locales de l'exploitation.

- protection contre la foudre et sonorisation pour le plan d'urgence interne pour le site de Woippy (57) ;
 - mise en place d'un système d'alerte lumineuse de la gare de triage de Miramas (13) ;
 - régénération de la sonorisation de la gare de triage du Bourget (93) ;
 - poursuite de l'expérimentation de l'alarme mauvais rouleur (triage à la bosse) en gare de triage du Bourget (93).
- Finalisation de certaines opérations, parmi lesquelles :**
- défense contre l'incendie de la gare de triage du Bourget (93) ;
 - sonorisation de la gare de Grenoble La Buisserate (38)



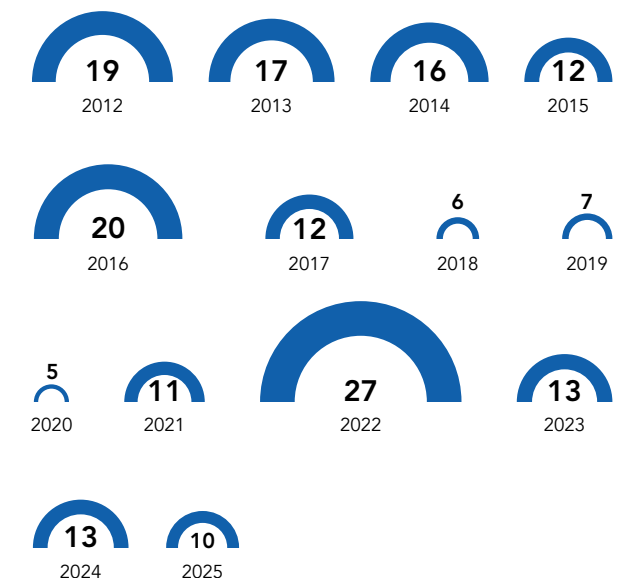
Tunnels

ÉVÉNEMENTS SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

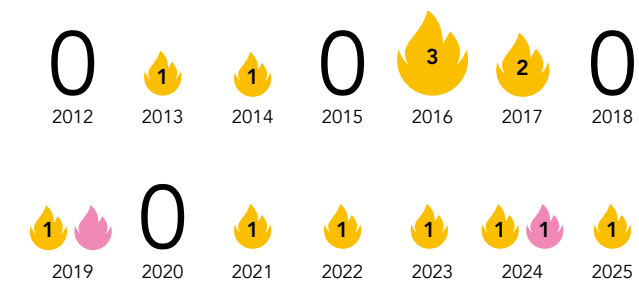


1 évènement mineur en 2025 : traverse se consumant sans flamme dans le tunnel de Meudon le 1^{er} juin 2025.

ARRÊTS SUPÉRIEURS À 10 MIN DANS TUNNEL >1000m



INCENDIES INFRASTRUCTURE ET MATÉRIEL ROULANT EN TUNNEL



→ CONTEXTE

À la suite de l'incendie du tunnel routier du Mont-Blanc, survenu le 24 mars 1999, un diagnostic de sécurité a été conduit sur les tunnels ferroviaires, et a identifié 32 tunnels du réseau ferré national comme « critiques ». Ce diagnostic s'est appuyé sur une analyse, prenant en compte la longueur, le nombre et la nature des circulations ferroviaires qui y transitaient. Durant les vingt dernières années, un plan d'actions d'investissement sur ces 32 tunnels a été réalisé, basé sur l'état des lieux propre à chaque tunnel (installations techniques au sein de l'ouvrage et aménagements extérieurs pour les accès). Dans le prolongement des travaux de sécurisation menés et achevés sur les 32 premiers tunnels, SNCF Réseau a lancé en 2020, une nouvelle phase de sécurisation. À partir de matrices de classification et de sécurisation, les tunnels de plus de 1000m ont été étudiés. Les résultats de ces réflexions et études servent aujourd'hui de base à la politique mise en œuvre au titre du risque tunnel.

→ LEVIERS MAJEURS D'AMÉLIORATION

Trois niveaux de sécurisation progressifs en regard de la classification de ces tunnels ont été définis :

- **Niveau S1** : il concerne 133 tunnels ; il a pour objet de revisiter et améliorer les procédures actuelles de gestion des situations d'urgence (plan d'intervention et de sécurité) ;
- **Niveau S2** : il concerne 84 des 133 tunnels, dont la criticité au regard de la longueur et de la nature des circulations ferroviaires a été identifiée comme plus élevée ; il a pour objet de réaliser des travaux d'investissements de sécurité pour permettre l'auto évacuation des personnes (éclairage, balisage, cheminement) ;
- **Niveau S3** : parmi les 84 tunnels du S2, 20 ont été identifiés comme les plus critiques ; ils font chacun l'objet d'une étude de sécurité spécifique de manière à identifier d'éventuels investissements complémentaires à réaliser (ventilation, puits de sortie...).



Les exercices

- un exercice dans le tunnel des Montets ;
- un exercice dans le tunnel de Villejust avec évacuation des passagers par les rameaux ;
- des essais de désenfumage du tunnel de la nouvelle ligne CDG Express ;
- un exercice dans le tunnel LGV de Marseille. Cet exercice a été l'occasion de tester l'engagement des engins rails route des services de secours dans le tunnel ;
- un exercice de nuit dans le tunnel du Mont Cenis. Le thème portait sur un début d'incendie éteint par le conducteur avec un secours du train de passagers par un autre train.

→ RÉALISATIONS 2025

POUR LES TUNNELS EXISTANTS ET FUTURS

Les études réalisées

Un bureau d'étude a été missionné par SNCF Réseau et a rendu son étude incendie de 16 tunnels identifiés dont le tunnel ferroviaire du Mont d'or. Cette étude permettra de modéliser les comportements des fumées dans ce tunnel. La rédaction du cahier des charges anémomètres en tunnel est effective et l'appel d'offre lancé.

Les travaux réalisés

En 2025, il a été réalisé pour 9.96 millions d'euros de travaux sur le budget d'investissement tunnels à savoir :

- ventilation et désenfumage du RER C ;
- régénération de l'éclairage tunnel de Cergy ;
- éclairage, détection incendie et puits du tunnel EOLE ;
- balisage d'évacuation dans le tunnel de Sevrans sur le RER B ;
- énergie, sécurisation et généphone du tunnel de Meudon ;
- remplacement d'éclairage dans le tunnel de Arzwiller ;
- travaux de sécurité dans les tunnels de Beauvoisine et Netreville ;
- éclairage dans le tunnel de Coudray ;
- onduleurs et éclairage dans le tunnel du Livernan ;
- travaux incendie du tunnel du Mont Cenis ;
- sécurité incendie tunnel de Puymorens ;
- balisage d'évacuation dans le tunnel de Rolleboise ;
- rameaux, éclairage, aménagement, travaux dans le tunnel de Villejust ;
- étude d'impact sur les réseaux de la radio du futur.

Des visites organisées

- une visite du **tunnel des Balitres**
- une visite des **tunnels du Somport et du Perthus** (sur la ligne Perpignan – Figueras)
- une visite du **tunnel de Foug**.

Ces visites terrain ont permis de répondre aux questions des établissements, de valoriser des bonnes pratiques (exemple le balisage intelligent dans le tunnel du SOMPORT) et de préparer les annexes tunnels des PIS.

2. Investissements de régénération

La régénération, en remplaçant massivement des actifs anciens arrivés en fin de vie, devenus difficiles et coûteux à maintenir, par des constituants neufs et modernes, contribue à un meilleur niveau général de sécurité. SNCF Réseau a continué à mettre en œuvre un haut niveau d’investissement de régénération en 2025.

	M€ investis en 2024	M€ investis en 2025
MONTANT DES INVESTISSEMENTS DE RÉGÉNÉRATION REALISÉS PAR SNCF RESEAU		
Régénération signalisation	399 (dont 260 pour les postes)	495 (dont 386 pour les postes)
Régénération OA/OT	191	198
Régénération installations de traction électrique	297	351,6
Régénération télécom	135,5	132,9

MONTANT DES INVESTISSEMENTS DE RÉGÉNÉRATION EN GARE		
Régénération des OA en gare (portés par SNCF Gares & Connexions)	28,25	1

RÉGÉNÉRATION DE LA VOIE RÉALISÉE		
GOPEQ	872 (690 en province + 182 en Ile-de-France)	736 (600 en province + 136 en Ile-de-France)

MODERNISATION DES APPAREILS DE VOIE (ADV)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre d’objets Adv traités tout financement « Lignes classiques »	514	455	459	480	562	517	512	499	418
Remplacement d’ADV LC – budget régénération voie	381	353	387	268	258	334	296	280	247
Remplacement d’ADV - Opérations de développement	15	20	23	82	106	50	144	118	50
Renouvellement de ballast d’ADV LC – budget régénération voie	33	32	18	32	41	26	13	30	28
Suppressions d’ADV LC – budget régénération voie	85	50	31	98	157	107	59	71	93
Nombre d’objets Adv traités LGV – financement budget régénération voie	4	9	6	4	4	4	8	4	17
Nombre d’objets ADV traités tout financement et tout périmètre	518	464	465	484	566	521	520	503	435

1. GOPEQ équivaut à 1 kilomètre de renouvellement complet de voie (ballast, traverses et rail)

3. Prise en compte des facteurs organisationnels et humains (FOH) et de la culture sécurité

La réorganisation Résonances des Directions de SNCF Réseau destinée à renforcer la robustesse du système et à garantir la satisfaction de l’ensemble des clients dans un contexte d’augmentation prévisible du trafic avec l’arrivée croissante de nouvelles entreprises ferroviaires, a inscrit l’année 2025 dans l’objectif sécurité prioritaire de « maintenir les fondamentaux de sécurité, d’entretien du réseau et d’exploitation ».

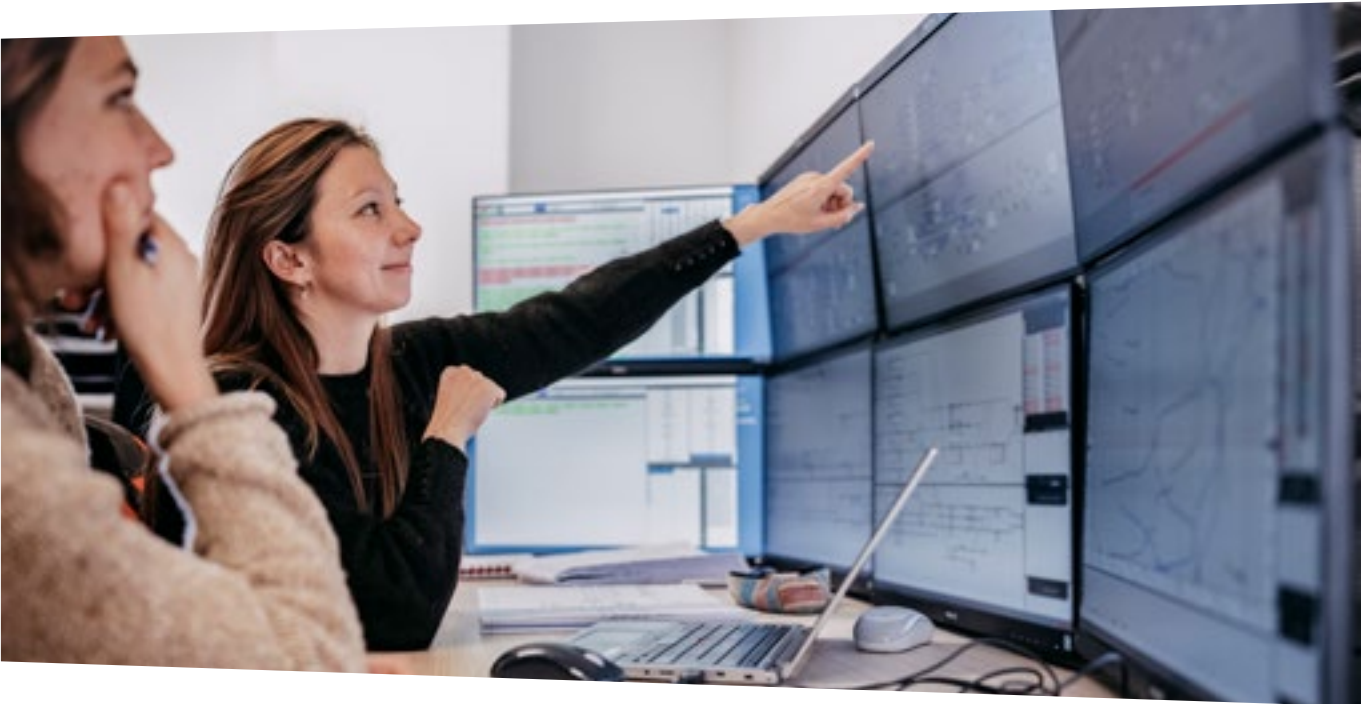
Ce projet de réorganisation s’est traduit en premier lieu par la réalisation de la méthode de sécurité (MSC) afférente et par le maintien d’une dynamique soutenue en matière d’animation des différents réseaux, culture sécurité/FOH, MSC et animateurs de risques.

Dans l’intention de renforcer la culture positive de l’erreur, le bilan de l’expérimentation CREX (Comité de Retour d’Expérience) engagée en 2024 sur 3 établissements maintenance & travaux, révèle des résultats encourageants en termes de libération de la parole et de levier d’amélioration continue pour le management. Ce CREX vise à confier des analyses d’évènements à des collectifs d’opérateurs afin de les rendre davantage acteurs de leur propre sécurité et de celle des autres.

En parallèle, un important travail a été conduit sur la Nouvelle Grille de Maturité Sécurité (NGMS). Elle présente ainsi un questionnaire repensé, plus clair et plus adapté, ainsi que de nouvelles fonctionnalités permettant à chaque entité d’évaluer simplement et rapidement son niveau de maturité, et de disposer d’une vision partagée des axes de progrès.

L’année 2025 a également marqué la clôture par le BEA TT d’actions engagées par SNCF Réseau en matière d’entraînement aux communications inter-métiers maintenance et circulation suite à l’accident mortel de Schiltigheim survenu le 18 mars 2020. Un travail important a été mené par l’ex-Direction Générale de l’Exploitation (DGEX), à l’élaboration de 18 scènes, dont 13 interactives, en réalité augmentée. Les apprenants constatent rapidement que les compétences techniques ne suffisent pas à elles-seules à garantir un niveau élevé de sécurité !

Enfin, le programme Résonances, visant à abaisser les centres de décision, s’est concrétisé par la création d’une Direction Générale Sécurité (DGS) regroupant toutes les anciennes Directions sécurité, apportant davantage de lisibilité et de réactivité en appui des directions générales régionales, et par conséquent d’une posture à mettre en place sur 2026 en termes de culture sécurité.



ANNEXES

ANNEXE 1	P.107
ANNEXE 2	P.114
ANNEXE 3	P.115
ANNEXE 4	P.118
Glossaire	P.119

ANNEXE 1

Tableau des indicateurs (ISC & ISP)

Indicateurs européens (ISC) relatifs aux accidents

NOMBRE D'ACCIDENTS SIGNIFICATIFS

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisions de trains y compris avec obstacle (en dehors des PN)	23	27	7	6	10	20	22	24	16	18	19	25
Déraillements de trains	15	11	5	9	7	6	8	14	8	10	13	3
Accidents aux PN (y compris les accidents impliquant des piétons)	51	41	48	41	26	38	22	42	28	49	31	37
Accidents de personnes heurtées par le matériel roulant en mouvement	63	53	78	87	69	52	47	48	66	60	67	46
Incendies dans le matériel roulant	2	8	4	0	0	0	0	4	0	2	1	1
Autres	23	10	3	8	7	7	6	5	16	8	15	7
Total	177	150	145	151	119	123	105	137	134	147	146	119

NOMBRE DE TUÉS ET BLESSÉS GRAVES PAR TYPE DE VICTIMES:

ANNÉE		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voyageurs	tués	0	4	2	1	0	2	2	0	4	2	1	0
	blessés graves	12	6	9	2	6	4	6	4	4	0	3	6
	total pondéré	1,2	4,6	2,9	1,2	0,6	2,4	2,6	0,4	4,4	2	1,3	0,6
Personnels de toutes entreprises y compris sous-traitants	tués	1	2	1	2	4	0	1	1	0	3	1	1
	blessés graves	8	2	3	2	4	1	3	2	0	3	2	2
	total pondéré	1,8	2,2	1,3	2,2	4,4	0,1	1,3	1,2	0	3,3	1,2	1,2
Usagers des passages à niveau	tués	26	27	31	42	16	20	15	22	13	30	20	23
	blessés graves	26	11	14	16	9	16	6	14	6	14	10	13
	total pondéré	28,6	28,1	32,4	43,6	16,9	21,6	15,6	23,4	13,6	31,4	21	24,3
Personnes non autorisées	tués	36	20	45	46	37	29	23	21	43	32	38	22
	bessés graves	24	17	19	25	22	12	11	18	17	13	21	11
	total pondéré	38,4	21,7	46,9	48,5	39,2	30,2	24,1	22,8	44,7	33,3	40,1	23,1
Personnes autres	tués	3	1	1	3	1	2	2	3	3	7	3	2
	blessés graves	4	5	3	13	6	6	3	6	2	3	1	8
	total pondéré	3,4	1,5	1,3	4,3	1,6	2,6	2,3	3,6	3,2	7,3	3,1	2,8
Nombre total tués		66	54	80	94	58	53	43	47	63	74	63	48
Nombre total blessés graves		74	41	48	58	47	39	29	44	29	33	37	40
Nombre total pondéré		73,4	58,1	84,8	99,8	62,7	56,9	45,9	51,4	65,9	77,3	66,7	52

NOMBRE DE TUÉS ET BLESSÉS GRAVES PAR TYPE DE VICTIMES, RAPPORTÉ AU TRAFIC

Nombre de morts et blessés graves dans les catégories de personne rapporté au trafic total (exprimé en millions de km.train)

ANNÉE		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Voyageurs	tués	0,000	0,010	0,005	0,002	0,000	0,005	0,005	0,000	0,009	0,005	0,002	0,000
	blessés graves	0,029	0,014	0,023	0,005	0,016	0,011	0,016	0,009	0,009	0,000	0,006	0,012
	pondéré	0,002	0,009	0,006	0,002	0,001	0,005	0,007	0,001	0,009	0,005	0,003	0,001
	pondéré rapporté au seul trafic voyageurs	0,003	0,011	0,007	0,003	0,002	0,006	0,009	0,001	0,011	0,005	0,003	0,001
Personnels de toute entreprise y compris sous-traitants	tués	0,002	0,004	0,002	0,004	0,009	0,000	0,003	0,002	0,000	0,007	0,002	0,002
	blessés graves	0,016	0,004	0,006	0,004	0,009	0,002	0,008	0,005	0,000	0,007	0,004	0,004
	pondéré	0,004	0,004	0,003	0,005	0,010	0,000	0,004	0,003	0,000	0,007	0,003	0,002
Usagers des passages à niveau	tués	0,053	0,055	0,066	0,088	0,036	0,045	0,041	0,051	0,028	0,068	0,042	0,048
	blessés graves	0,053	0,022	0,03	0,033	0,02	0,036	0,016	0,033	0,013	0,032	0,021	0,027
	pondéré	0,058	0,057	0,069	0,091	0,038	0,048	0,043	0,054	0,029	0,071	0,044	0,050
Personnes non autorisées	tués	0,073	0,041	0,092	0,094	0,084	0,065	0,063	0,049	0,093	0,072	0,080	0,045
	blessés graves	0,049	0,035	0,039	0,051	0,05	0,027	0,030	0,042	0,037	0,029	0,044	0,023
	pondéré	0,078	0,044	0,1	0,101	0,088	0,067	0,066	0,053	0,096	0,075	0,085	0,048
Autres tiers	tués	0,006	0,002	0,002	0,006	0,002	0,004	0,005	0,007	0,006	0,016	0,006	0,004
	blessés graves	0,008	0,01	0,006	0,027	0,014	0,013	0,008	0,014	0,004	0,007	0,002	0,017
	pondéré	0,007	0,003	0,003	0,009	0,004	0,006	0,006	0,008	0,007	0,017	0,007	0,006
Nombre total tués		0,135	0,111	0,167	0,194	0,131	0,119	0,118	0,109	0,136	0,167	0,133	0,099
Nombre total blessés graves		0,156	0,086	0,104	0,12	0,109	0,089	0,080	0,102	0,062	0,075	0,078	0,083
Nombre pondéré de tués et blessés graves		0,15	0,119	0,182	0,208	0,142	0,128	0,126	0,120	0,142	0,175	0,141	0,108

NOMBRE DE SUICIDES

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de suicides	298	302	314	297	288	264	209	243	239	266	265	289
Nombre de suicides rapporté au trafic total (en millions de trains.km)	0,6083	0,6113	0,6684	0,6111	0,6501	0,5879	0,5745	0,5650	0,5145	0,6013	0,5590	0,5976

Indicateurs européens (ISC) relatifs aux événements précurseurs

NOMBRE DE RUPTURES DE RAIL

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
LGV	5	1	5	10	6	2	2	4	3	1	4	3
Gr 1 à 4	115	110	104	89	78	71	56	51	45	28	24	35
Gr 5 à 6	56	42	52	52	50	33	24	36	21	29	31	28
Gr 7 à 9 SV	30	40	43	28	32	24	10	26	15	20	16	15
Gr 7 à 9 AV	9	2	2	3	12	2	2	3	4	5	2	1
TOTAL	215	195	206	182	178	132	94	120	88	83	77	82

NOMBRE DE DÉFAUTS DE VOIE EN VALEUR D'ARRÊT

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TOTAL	65	71	44	53	21	25	19	61	64	70	57	50
LGV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UIC 1 à 4	29	30	25	26	11	15	5	26	25	18	16	13
UIC 5 & 6	15	25	10	15	5	7	8	12	13	16	15	8
UIC 7AV à 9 AV	7	9	5	7	3	1	6	12	23	19	8	13
UIC 7SV à 9 SV	14	7	4	5	2	2	0	11	3	17	18	16

NOMBRE DE PANNES DE SIGNALISATION

	2018					2019					2020					2021					2022					2023					2024					2025				
	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total	LTV	PN	SIG	TVP	Total
MATÉRIEL	42	19	22	2	85	19	16	37	1	73	14	13	37	0	64	27	23	47	1	98	19	14	32	2	67	26	16	22	0	64	13	11	37	2	63	6	12	29	0	47
PERSONNEL	4	7	25	0	36	2	6	28	0	36	4	6	19	0	29	7	8	34	2	51	5	6	23	1	35	5	5	30	0	40	9	9	30	1	49	8	5	26	0	39
PERSONNEL VOIE	8	10	2	1	21	3	8	1	1	13	1	5	1	0	7	8	4	6	0	18	5	8	7	1	21	12	4	12	3	31	4	24	13	7	48	3	39	4	13	59
DIVERS	5	15	18	1	39	9	11	16	0	36	2	11	27	0	40	1	7	39	0	47	2	5	23	2	32	1	9	37	1	48	1	6	18	0	25	0	2	9	0	11
EXPLOITATION	0	3	0	0	3	0	4	1	0	5	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	2	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0
TOTAL MATRISABLE	59	54	67	4	184	33	45	83	2	163	21	36	85	1	143	43	42	126	3	214	31	33	86	6	156	44	35	102	4	185	27	50	100	10	187	17	58	68	13	156
MALVEILLANCE	4	10	7	1	22	2	15	9	1	27	4	6	5	0	15	1	9	5	3	18	3	6	5	0	14	2	10	39	0	51	0	6	4	2	12	3	3	5	0	11
INTEMPÉRIES	3	2	1	0	6	1	3	2	0	6	0	1	2	0	3	1	3	0	0	4	1	2	0	0	3	0	2	2	0	4	0	1	2	0	3	0	1	2	0	3
AUTRES QU'INFRA	0	21	2	0	23	2	28	3	0	33	2	17	1	0	20	0	25	2	0	27	0	15	14	0	29	0	34	2	0	36	0	40	1	1	42	1	22	1	1	25
TOTAL	66	87	77	5	235	38	91	97	3	229	27	60	93	1	181	45	79	133	6	263	35	56	105	6	202	46	81	145	4	276	27	97	107	13	244	21	84	76	14	195
DONT GRAVITÉS MAJEURES	0	20	7	2	29	1	10	13	3	27	3	11	12	0	26	0	10	16	2	28	0	4	12	2	18	0	4	8	0	12	0	4	7	1	14	0	7	13	0	20
DONT GRAVITÉS MOYENNES	66	67	70	3	206	37	81	84	0	202	24	49	81	1	155	45	69	117	4	235	35	52	93	4	184	46	77	137	4	264	27	93	100	12	232	21	77	63	14	175

Indicateurs de sécurité propres à SNCF Réseau

NOMBRE DES ERREURS CIRCULATION

ANNÉE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Réception intempestive sur voie occupée (RIVO)	43	46	48	56	34	25	42	36	47	53	41	44
Autorisation de franchissement sans vérification (AFSV)	18	15	14	25	19	22	19	24	23	31	25	33
Expédition sans ordre écrit prévu (ESOP)	40	33	50	58	69	75	88	76	68	87	100	130
Pénétration irrégulière en canton Occupé (PICO)	0	0	1	2	0	3	3	1	2	1	1	2
Engagement intempestif de voie protégée (EIVP)	42	28	24	33	24	24	17	20	14	25	19	17
Défaut de mesure de protection (DMP)	194	149	155	148	181	200	178	162	172	283	404	449
Transport exceptionnel (TE)	2	1	1	1	7	4	5	9	3	15	13	19
Non vérification d’itinéraire (NVI)	52	51	53	43	55	72	84	58	111	76	89	113
Itinéraire modifié sous mouvement (IMSM)	14	13	11	7	12	13	8	6	4	12	8	12
Autres	19	3	1	2	6	1	ND	3	2	6	36	59
TOTAL	391	323	345	364	389	422	433	385	438	570	691	805

Indicateurs ISP (EPSF)

NOMBRE TOTAL DES ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ

PROCIDA	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisions	2085	2026	2500	2491	3183	3486	3174
Déraillements	257	216	171	208	154	151	147
Accidents de PN	110	67	110	110	122	89	112
Accidents de personnes heurtées par le matériel roulant en mouvement	46	46	51	71	59	78	54
Incendies	111	33	83	16	30	20	24
Accidents autres	25	34	25	39	32	11	23
TOTAL	2634	2422	2940	2935	3580	3835	3534

Indicateurs européens (ISC) relatifs à l’infrastructure

VOIES, SYSTÈMES DE SIGNALISATION, ÉLECTRIFICATION, OUVRAGES D’ART

ANNÉES	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre total de km de voies principales exploitées	49 253	49 283	48 991	48 386	48 264	48 027	47 870	47 626	47 588	47 254	46 725
Nombre de km de voies principales électrifiées		34 102	34 055	34 016	33 690	33 450	33 508	33 634	33 614	33 639	33 470
Nombre de km de voies principales non électrifiées		15 181	14 936	14 370	14 574	14 577	14 362	13 992	13 974	13 615	13 255
Nombre de km de lignes ouvertes aux circulations commerciales constituées des sections élémentaires publiées par SNCF Réseau	28 808	28 364	28 120	27 594	27 498	27 213	27 056	26 945	26 938	26 607	26 305
Nombre de km de voies principales exploitées double voie	36 998	37 212	37 077	36 967	36 934	36 913	36 832	36 694	36 675	36 704	36 534
Nombre de km de voies principales exploitées VU	12 255	12 071	11 914	11 419	11 329	11 114	11 038	10 932	10 913	10 550	10 190
Nombre de km de voies principales exploitées TVM	4 029	4 078	5 307	5 313	5 339	5 339	5 340	5 340	5 345	5 350	5 350
Nombre de km de voies principales exploitées KVB	33 484	33 850	35 017	36 903	38 280	38 307	38 750	38 736	38 736	38 747	38 747
Nombre de km de voies principales équipées de l’ERTMS	600	890	1 994	2 145	2 170	2 170	2 170	2 170	2 175	2 175	2 175
Nombre d’ADV sur VP exploitées							22 974	22 844	22 673	22 388	22 234
dont sur LGV							929	929	917	917	926
dont sur GR UIC 2 à 6							17 189	16 937	16 649	16 534	16 423
dont sur UIC 7 à 9							4 856	4 978	5 107	4 937	4 885
Nombre de postes d’aiguillage en service sur lignes exploitées							2 215	2 204	2 185	2 177	
dont VP électriques ou informatiques							1 317	1 317	1 319	1 317	
dont postes mécaniques enclenchés							675	667	649	647	
dont postes de VS enclenchés							223	220	217	213	
Nombre d’OA							40 069	39 862	39 713	39 873	
dont ponts rails > 2 m							28 677	28 493	28 335	28 388	
dont ponts route et ponts canaux							10 153	10 111	10 103	10 121	
dont passerelles							1 239	1 258	1 275	1 364	
Nombre de tunnels et tranchées couvertes							1 750	1 747	1 762	1 585	

Cases en bleu : données non disponibles à la date de rédaction du rapport

PASSAGES À NIVEAU

ANNÉES	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre total de passages à niveau (routiers et piétons) sur voies exploitées	15 103	15 047	14 832	14 447	14 384	14 356	14 301
Nombre de passages à niveau routiers actifs publics sur voies exploitées avec :	10 932	10 838	10 762	10 653	10 711	10 723	10 662
manuel (gardés y compris protection par agent)	593	592	724	721	720	732	728
automatique avec uniquement avertissement côté usagers (feux routiers).	46	40	33	32	31	31	31
automatique avec protection côté usagers (+ avertissement) (feux routiers+ barrières)	10 293	10 206	10 005	9 900	9 960	9 960	9 903
avec protection côté rails	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de passages à niveau passifs publics (à croix de St André) sur voies exploitées	2 708	2 708	2 613	2 384	2 265	2 237	2 187
Nombre de passages à niveau piétons actifs sur voies exploitées	38	38	41	44	47	47	47
Nombre de passages à niveau piétons passifs sur voies exploitées	627	626	567	553	531	528	515
Nombre de passages à niveau privés voiture actifs sur voies exploitées	108	105	105	107	107	110	110
Nombre de passages à niveau privés (routiers et piétons) passifs sur voies exploitées	625	627	613	576	565	548	496
Nombre de PN sur voies neutralisées avec existence de platelage uniquement (Classe 2 bis)	65	105	131	130	158	163	284
Nombre total de passages à niveau (routiers et piétons) sur voies non exploitées	2 541	2 378	2 337	2 505	2 380	2 365	2 309

TOTAL DES TRAFICS CIRCULÉS SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL (HORS LIGNE SUD EUROPE ATLANTIQUE)

ANNÉES	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre total des circulations en millions de train.km	489,9	494,0	470,0	486,0	443,0	449,1	363,8	430,1	464,5	442,3	474,0	483,6
Nombre total de circulations de trains de voyageurs en millions de train.km	410,9	416,9	399,9	411,0	370,5	376,4	296,3	358,4	388,3	375,5	411,3	406,4

NOMBRE DE SALARIÉS SNCF RÉSEAU

2025	
Nombre de salariés au 31 décembre (en équivalent temps plein)	52009
Nombre de Salariés de SNCF Réseau titulaire d’une habilitation TES	29848
Nombre de Salariés de SNCF Réseau titulaire d’une autorisation TSAE opérationnelle	17127
Nombre de Salariés de SNCF Réseau titulaire d’une autorisation TSAE organisationnelle	3307
Nombre de salariés de SNCF Réseau titulaire d’une licence de conducteur valide au 31 décembre	933

ANNEXE 2

Liste des modifications 2025 (MSC)

Modifications de nature technique, organisationnelle ou opérationnelle ayant été qualifiée de significative ou nécessitant une demande d'autorisation de mise en service.

Description de la modification	Qualification de la modification
Mise en place d'une nouvelle organisation nationale – Transformation « Résonances »	Significative
Déploiement du sous-système sol ETCS niveau 2, comprenant la régénération et le déplacement du Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) de Montparnasse, le renouvellement des postes d'enclenchement par des postes ARGOS, tout en assurant la continuité ETCS aux frontières de la LGV A avec la LGV BPL et la LGV SEA	Nécessite une autorisation de mise en service
Création de la nouvelle Gare Villiers-Champigny-Brie, reconstruction de la gare des Yvris et création d'une 3ème voie entre les gares de Villiers-sur-Marne et Emerainville. Remplacement des postes de signalisation existants à Villiers et à Emerainville par un nouveau poste informatique de type ARGOS.	Nécessite une autorisation de mise en service
Réouverture aux voyageurs de la ligne de Val de Reuil à Louviers afin de créer une nouvelle desserte de l'Agglomération Seine-Eure via une liaison Rouen-Louviers	Nécessite une autorisation de mise en service
Régénération des Postes de Oissel (P1 et P2) par système digital ARGOS avec simplification des voies de gare	Nécessite une autorisation de mise en service
Amélioration des accès aux installations multimodales du site de l'autoroute ferroviaire alpine à Aiton comprenant la modification du plan de voie de la ligne Culoz Modane et la mise en œuvre d'un poste ARGOS	Nécessite une autorisation de mise en service
Le Palais / Meymac : régénération du SYMEL par la technologie ARGOS	Nécessite une autorisation de mise en service
Création d'un ITE à Croix d'Hins comprenant la réalisation des protections pour des ouvrages d'art au niveau de l'entrée nord du raccordement ferroviaire et la mise en œuvre d'un poste ARGOS	Nécessite une autorisation de mise en service
Régénération du poste 2 en technologie Argos avec rationalisation du plan de voie et dédoublement des traversées obliques de Châteaubriant	Nécessite une autorisation de mise en service
Régénération de l'ensemble des postes de Sablé, Tiercé, Ecoulfant, Angers Maître-École, Angers St Laud et la Possonnière en ARGOS, comprenant le déploiement de l'ETCS niveau 2	Nécessite une autorisation de mise en service
Reprise du plan de voies de Thionville et optimisation du block	Nécessite une autorisation de mise en service
Création d'une voie d'évitement «3° voie» de part et d'autre du point frontière France-Luxembourg à Bettembourg	Nécessite une autorisation de mise en service

Par ailleurs, de nombreux projets ont fait l'objet de l'application de la MSC évaluation des risques avec une qualification de la modification évaluée à mineure. Il s'agit de :

- 76 modifications organisationnelles
- 19 modifications opérationnelles
- 24 modifications techniques concernant le matériel roulant
- 220 modifications techniques concernant l'infrastructure, la majorité étant liée à la maintenance (régénération, changement de composants...)

ANNEXE 3

Résultat de l'atteinte des objectifs sécurité 2025 de SNCF Réseau

3.1 Sécurité de l'exploitation ferroviaire

3.1.1 ACCIDENTOLOGIE

L'objectif en matière d'incidentologie de l'exploitation ferroviaire fixé sur le nombre des « faits sécurité de gravité 4 et plus » (FS4+) était de 263, contre un objectif de 287 en 2024 à périmètre comparable (soit une ambition de baisse de 8%. Le résultat final atteint 299, donc au final un résultat au dessus de l'objectif de l'année mais aussi supérieur au résultat de 2024.

Dans le détail, les FS4+ cause externe à SNCF Réseau (liés à des événements externes au système ferroviaire comme les intempéries, les pénétrations non autorisées dans les emprises...) sont dans l'objectif (réalisé de 119 pour un objectif de 120), malgré des épisodes climatiques ayant eu des impacts importants. A contrario, les FS4+ cause interne (événements ayant pour origine SNCF Réseau ou ses prestataires) sont supérieurs de plus de 20% à l'objectif. L'écart est dû en grande partie à une augmentation des événements origine circulation, et dans une moindre mesure au domaine projets. La performance en deçà des attentes du domaine circulation justifie la revue du plan d'actions erreurs circulation en 2025.

Pour ce qui concerne les trains de SNCF Réseau, qui font l'objet d'un plan d'actions spécifiques, le réalisé global est légèrement au-dessus de l'objectif (27 événements pour un objectif de 17). Cette performance en dessous de l'attente vient essentiellement d'une augmentation des franchissements de signal d'arrêt par les entreprises prestataires.

Les accidents significatifs, qui participent aux indicateurs de sécurité communs, regroupent tous les événements présentant une certaine gravité, quel que soit l'exploitant à l'origine ; ils sont donc un reflet de la sécurité du système ferroviaire et non pas seulement de la sécurité des activités de SNCF Réseau. L'indicateur est en baisse importante par rapport à 2024 (119 contre 146) et atteint le niveau le plus bas en 8 ans, excepté 2020 année particulière du fait de la pandémie de Covid-19. Ce chiffre est en baisse encore plus importante si on le rapporte au trafic (-20%) et largement

dans l'objectif. Dans le détail, la baisse vient en grande partie d'une amélioration des résultats pour les accidents de personne causés par le matériel roulant en marche. Ce type d'événement reste le plus fréquent sur le réseau mais est en baisse de près de 30% par rapport à l'an dernier.

De la même façon, les tués (hors suicide) sont un reflet du niveau de sécurité du système ferroviaire. Afin de lisser les variations l'objectif se base sur une moyenne de 5 ans. Il avait été fixé à 58 mais le résultat final atteint 60. Cela reflète un niveau de personnes tuées qui reste élevé parmi les personnes non autorisées et les usagers de passages à niveau.

3.1.2 TRANSFORMATION

Les objectifs portaient sur 2 domaines :

- l'ancrage de l'usage des auto évaluations des entités en matière de culture sécurité par la grille de maturité et la moyenne des établissements ;
- le taux d'utilisation des nœuds papillons pour l'analyse des faits sécurité.

Concernant l'ancrage de l'auto-évaluation par la grille de maturité, qui participe à l'amélioration de la maturité en matière de culture sécurité, l'objectif a été atteint avec 100% de établissements, sans compter les établissements qui ont fait l'objet d'une réorganisation au cours de l'année et qui étaient dispensés de l'évaluation. Le résultat montre un ancrage fort de la démarche. Il avait été ajouté un objectif de résultat de l'évaluation fixé 2,67 (sur une échelle de 4). Avec un résultat final de 2,63, le résultat est quasiment à l'objectif. L'amélioration progressive de l'indicateur montre quoi qu'il en soit une évolution positive de la maturité en matière de culture sécurité.

En matière d'analyse des faits sécurité, SNCF Réseau s'appuie sur les nœuds papillons qui décomposent les faits sécurité en enchainement de causes et de défaillances. Cet outil est mis à disposition des établissements permet de « standardiser » les analyses des événements de sécurité. Concernant l'utilisation de ces nœuds papillons, leur taux d'utilisation dans les analyses est de 74% pour un objectif de 100%, taux qui reste stable au cours des dernières années avec 75% en 2024 et 70% en 2023.

Que ce soit pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire ou pour la sécurité et santé au travail, SNCF Réseau a travaillé en 2025 sur l'animation des entités concernées, l'enrichissement de la bibliothèque des nœuds papillons et l'adaptation à ses besoins pour des nœuds papillons qui avaient été à l'origine créés avec une vision transverse « entreprise ferroviaire – gestionnaire d'infrastructure » dans une optique Groupe SNCF.

3.2 Sécurité et santé au travail

3.2.1 INCIDENTOLOGIE

Le taux de fréquence 2025 (calculé sur 12 mois glissants, et arrêté à fin octobre 2025) s'établit à 8,4 pour un objectif de 7,60 tout en restant stable d'une année sur l'autre. Cette trajectoire en deçà de la trajectoire du contrat État – SNCF Réseau justifie pleinement les actions entreprises par SNCF Réseau, notamment le programme « Nos Vies, Notre Priorité » dont le déploiement a continué en 2025.

3.2.2 TRANSFORMATION

Les nœuds papillons restent utilisés nettement en deçà des objectifs, avec un taux d'utilisation de 33%, en baisse même par rapport à 2024, sachant que l'objectif est que tout événement analysé le soit avec l'appui des nœuds papillons.

Par ailleurs, dans le cadre de la volonté de SNCF Réseau d'une remontée systématique des faits sécurité, permettant une vision exhaustive de la situation en matière de sécurité et santé au travail, l'entreprise s'est fixé un objectif pour le ratio du nombre de quasi-accidents de travail remontés sur le nombre d'accidents de travail. Pour 2025, cet objectif a été fixé à 3, c'est-à-dire que 3 quasi-accidents sont signalés pour 3 accidents déclarés, et le résultat est de 4,3 à fin octobre 2025. Le résultat, au dessus de l'objectif, montre par ailleurs une progression régulière de l'indicateur (0,97 en 2022 et 1,99 en 2023, 2,91 en 2024). Cela semble montrer une sensibilisation grandissante des personnels à signaler les faits sécurité afin d'améliorer la sécurité.

3.3 Incendie

Les incendies peuvent, de manière générale, avoir un impact important sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire et au-delà sur la régularité. Ils peuvent avoir des origines divers, défaillance dans une installation, acte de malveillance, étincelles provoquées par les roues d'un train.... SNCF Réseau s'était fixé un objectif 2025 de 33 incendies ayant un impact sur la sécurité. Avec 34 incendies sur l'année 2025, l'objectif est quasiment atteint.

3.4 Sûreté

En sûreté, l'objectif est d'agir en vue d'assurer une protection du réseau ferré adaptée au monde d'aujourd'hui et de garantir un réseau sûr. Cet objectif impose une veille performante des faits de malveillance et donc la mobilisation des agents de SNCF Réseau pour remonter les informations sûreté dans la base CEZAR. L'indicateur qui a été défini est la part des faits sûreté dont le signalement a été réalisé par les agents de l'entreprise qui sont en première ligne pour découvrir les faits. Avec un résultat final de 48 % (contre un objectif de 45 %), le résultat est légèrement meilleur que l'attendu. Ce résultat n'augmente que très progressivement au fil des années et montre qu'un travail concernant la culture sûreté reste d'actualité.

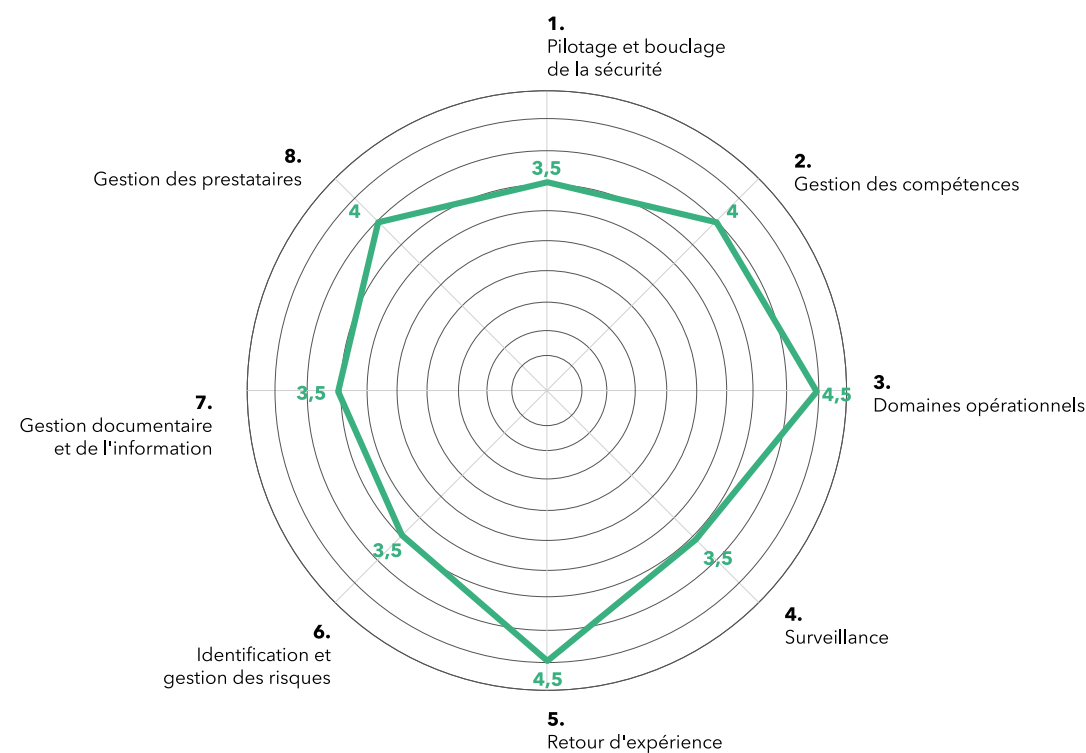
Cette prise en compte de la sûreté doit se refléter dans les impacts relevés sur l'exploitation ferroviaire. L'objectif en 2025 était de ne pas dépasser 741 000 minutes perdues par les circulations. Finalement, le résultat atteint 776264, meilleur que le résultat de 2024 avec 815 400 minutes perdues, mais en deçà de l'objectif. Deux événements, des vols de câble sur la LGV Sud-Est – Européenne, survenus en août et septembre comptabilisent à eux seuls près de 50000 minutes perdues, soit 7% du total de l'année.

Réalisation des objectifs

DESCRIPTION DES OBJECTIFS	OBJECTIF 2025	RÉSULTAT 2025
SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE		
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus (cause SNCF Réseau et causes externes)	263	299
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau	143	180
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus causes externes	120	119
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau Maintenance & Travaux	81	90
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau Circulation	55	78
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau Ingénierie	7	12
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau Trains	17	27
Nombre de faits sécurité de gravité 4 et plus cause SNCF Réseau Franchissements de signaux d'arrêt	8	16
Nombre de tués hors suicide sur le réseau, moyenne sur les 5 dernières années	58	60
Nombre d'accidents significatifs rapporté au volume du trafic (mesuré par 100 millions de trains.km)	29,36	24,64
Ratio du montant des investissements d'amélioration de la sécurité réalisés par rapport au budget prévu	100%	104%
Ratio des diagnostics PN réalisés par rapport au total des PN devant donner lieu à diagnostic en 2025 (2025 et reliquat 2024)	95%	100%
Taux d'utilisation des nœuds papillon pour chaque analyse des faits sécurité de gravité 4 et plus	100%	74%
Ancrer l'usage des auto évaluations des entités par la grille de maturité : ratio du nombre d'établissements ayant appliqué la grille de maturité par rapport au nombre total des établissements	100%	100%
Note moyenne annuelle de la Grille de Maturité Sécurité des établissements SNCF Réseau	2,67	2,63
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL		
Taux de fréquence des accidents de travail avec arrêt établi sur 12 mois glissants (de novembre A-1 à octobre A)	7,6	8,4
Nombre de décès par accident de travail - SNCF Réseau et prestataire (hors malaise, suicides et trajets)	0	3
Ratio du nombre de quasi-accident déclarés par rapport au nombre d'accidents de travail avec arrêt	300%	430%
Taux d'utilisation des noeuds papillon pour chaque analyse des faits sécurité santé et sécurité au travail	100%	33%
SÛRETÉ		
Nombre de minutes perdues pour causes sûreté (malveillance / intrusion) avec impact sur le système ferroviaire	741 000	776 264
Pourcentage de faits sûreté signalés dans CEZAR par des agents SNCF Réseau	45%	48%
cumul en millions d'euro des préjudices saisis dans le compte U (vols et escroquerie)	10	19,79
INCENDIE		
Nombre d'incendies ayant impacté l'infrastructure ferroviaire, les bâtiments, ou les ICPE	33	34

ANNEXE 4

Auto-évaluation des performances du SGS



	2024	2025	BILAN DE L'ANNÉE / ANALYSE DE L'ÉVOLUTION
1. Pilotage et bouclage de la sécurité	3,5	3,5	En matière de pilotage, les fragilités qui reviennent le plus souvent concernent la gestion des délégations et des documents d'organisation qui ne sont pas à jour. En matière d'actions, le constat est le manque de traçabilité du suivi ou le manque d'efficacité des actions.
2. Gestion des compétences	4	4	Un processus relativement bien maîtrisé mais des constats ponctuels d'habilitations expirées et de dossiers agent incomplets
3. Domaines opérationnels	4,5	4,5	• Les domaines opérationnels recouvrent la gestion des actifs et la gestion des circulations avec des problématiques différentes. • En matière de gestion des actifs, des fragilités sont constatées sur l'organisation des travaux et la mise en oeuvre des procédures sécurité. Dans les domaines techniques, la maintenance de la signalisation qui est bien maîtrisée. - En revanche, les domaines voies, avec des enregistrements non effectués sans meure palliative ou dérogation, et ouvrage d'art sont perfectibles. • En matière de gestion des circulations, des constats récurrents sur des écarts en matière de graissage des appareils de voie et de suivi des zones sensibles en matière de shuntage
4. Surveillance	3,5	3,5	Des difficultés constatées pour la réalisation de la veille opérationnelle des agents avec des contrôles qui ne sont pas réalisés dans les temps ou des écarts non détectés
5. Retour d'expérience	4,5	4,5	Le retour d'expérience fait partie historiquement de l'ADN de SNCF Réseau et est globalement maîtrisé
6. Identification et gestion des risques	4	3,5	La MSC évaluation des risques est entrée dans les moeurs de l'entreprise avec environ 400 changements chaque année faisant l'objet d'une évaluation. Concernant la gestion des risques dans l'absolu, elle reste aujourd'hui surtout maîtrisée par le niveau national de SNCF Réseau
7. Gestion documentaire et de l'information	3,5	3,5	Un domaine qui reste aujourd'hui partiellement maîtrisé, avec essentiellement des fragilités sur les parties qualité de la documentation locale en EIC et mise à jour de la documentation de manière générale
8. Gestion de prestataires	4	4	En matière de gestion des prestataires, avec un panel maintenant relativement stable et l'accompagnement des prestataires (par exemple dans le cadre du programme Nos Vies Notre Priorité), la maturité sécurité des prestataires s'améliore, dans un contexte toutefois d'augmentation régulière du volume de travaux

GLOSSAIRE

AdV	→	Appareil de voie	ISP	→	Indicateur de sécurité particulier (défini par l'EPSF)
AMS	→	Autorisation de mise en service	KVB	→	Contrôle de vitesse par balise
AFSV	→	Autorisation de franchissement sans vérification complète préalable	LGV	→	Ligne à grande vitesse
AT	→	Accident du travail	LTV	→	Limitation temporaire de vitesse
BEA-TT	→	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres	MSC	→	Méthode de sécurité commune (définie par l'ERA)
CCR	→	Commande centralisée du réseau	M&T	→	Maintenance et travaux
DDS	→	Dossier de définition de sécurité	OA	→	Ouvrage d'art
DPS	→	Dossier préliminaire de sécurité	OT	→	Ouvrage en terre
DS	→	Dossier de sécurité	OTH	→	Ouvrage en terre et hydraulique
EF	→	Entreprise ferroviairefoh	PN	→	Passage à niveau
EPSF	→	Établissement public de sécurité ferroviaire	REX	→	Retour d'expérience
ERA	→	European Union Agency for Railways (Agence ferroviaire européenne)	RFN	→	Réseau ferré national
ERTMS	→	European Rail Traffic Management System	SGS	→	Système de gestion de la Sécurité
ETCS	→	European Train Control System	STI	→	Spécification technique d'interopérabilité
FOH	→	Facteur organisationnel et humain	STPG	→	Sécurité des transports publics guidés
FS4+	→	Fait sécurité de gravité 4 et plus conformément à l'échelle de cotation de l'EPSF	TER	→	Train express régional
GI	→	Gestionnaire d'infrastructure	TES	→	Tâches essentielles pour la sécurité
GIC	→	Gestionnaire d'infrastructure conventionné	TGV	→	Train à grande vitesse
ISC	→	Indicateur de sécurité commun	TVM	→	Transmission voie machine
			TVP	→	Traversée des voies à niveau par le public
			UIC	→	Union internationale des chemins de fer

Nous souhaitons remercier les collaborateurs
qui nous ont donné leurs photos pour illustrer
ce rapport annuel 2025, plus particulièrement
Christophe ROUX, Benoît VEAU, Franck NOACK
et Sylvain SOLIE