



STRATÉGIE DE SURVEILLANCE

Version 3 – Novembre 2019



SOMMAIRE

1.	OBJET	3
2.	PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE SURVEILLANCE	4
3.	ORIENTATIONS	6
	3.1°) LES PLANS DE SURVEILLANCE	6
	3.2°) LES THEMATIQUES CIBLEES.....	7
4.	PROGRAMME ANNUEL	9
5.	RESSOURCES	12
6.	PILOTAGE ET AMÉLIORATION CONTINUE	13

1. OBJET

L'objectif du présent document est de décrire la « Stratégie de surveillance » élaborée et mise en œuvre par l'EPSF en tant qu'autorité nationale de sécurité française, tel que prévu à l'article 3 du règlement (UE) n°2018/761 de la Commission du 16 février 2018 pour la surveillance des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires d'infrastructures (GI).

Ce document est également consacré aux entités en charge de la maintenance (ECM) et des organismes de formations (OF), d'examens (Oex) et d'évaluations (Oev) pour lesquels une autorisation a été accordée par l'EPSF sur la base de dossiers d'organisation en matière de sécurité assimilables à des systèmes de gestion de la sécurité tels que ceux des EF et des GI.

Ce document ne traite pas des actions menées par l'EPSF en tant qu'autorité de surveillance de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

En tant qu'orientation de la politique de l'établissement, la Stratégie de surveillance est approuvée par le conseil d'administration de l'EPSF.

2. PRINCIPES DE LA STRATÉGIE DE SURVEILLANCE

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

Cette surveillance porte également sur les entités en charge de la maintenance (ECM) ainsi que sur les centres de formations, d'examens et d'évaluations qui peuvent avoir une incidence potentielle sur l'exploitation du système ferroviaire tel que visé aux articles 4.4 et 17.8 de cette même directive.

En contrôlant que chaque entreprise maîtrise la sécurité de son activité, en identifiant des axes d'amélioration et en lui demandant de prendre des mesures correctives si nécessaire, voire en prononçant des mesures conservatoires de restriction ou des sanctions administratives (sanctions pécuniaires), l'EPSF contribue à garantir l'atteinte des « objectifs de sécurité communs » et le maintien des « valeurs nationales de référence », applicables en France.

Cette surveillance des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructures, des entités en charge de la maintenance et des centres de formations, d'examens et d'évaluations est effectuée de manière continue par :

- des contrôles portant en particulier sur la mise en œuvre et l'efficacité de leur système de gestion de la sécurité (SGS) ;
- la collecte et l'analyse des événements de sécurité survenus sur le réseau ferré national et sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables ;
- la tenue de réunions périodiques concernant le déploiement, le fonctionnement et les évolutions de leur SGS.

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

- l'évaluation pour chaque titulaire d'une autorisation de la maîtrise de son SGS basée sur les retours des instructeurs à la suite de l'instruction des dossiers de demande ou de renouvellement d'autorisation, le résultat des derniers contrôles ou de toute information remontée à l'EPSF, quel qu'en soit le canal (administrations, collectivités, usagers, organisations syndicales, autorité compétente en matière d'horaires et de durée de travail, autres autorités nationales de sécurité, états membres, etc.) ;
- l'analyse des événements de sécurité permettant de disposer d'une connaissance fine des risques;
- la nature et le volume d'activités de chaque entreprise :
 - voyageurs / fret ;
 - marchandises dangereuses ou non ;
 - voyageurs ou tonnes transportés/ kilomètres parcourus ;
 - diversité des activités et des tâches de sécurité ferroviaires exercées.
- le changement du périmètre d'un certificat ou d'un agrément de sécurité ;

- la performance sécurité au sens des indicateurs de sécurité communs (ISC) fournis dans les rapports annuels de sécurité des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures.
- Les priorités de surveillance intègrent également des éléments conjoncturels pour l'ensemble du secteur tels que les évolutions réglementaires, le bilan des activités de contrôle et le retour d'expérience ou l'analyse de la base de données au niveau du système ferroviaire national, ou la veille des enseignements tirés des accidents graves survenus aux plans national ou international ou par la prise en compte des alertes de sécurité européennes.
- L'EPSF et le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ont par ailleurs signé une convention qui cadre, entre autres, le partage d'informations à la suite d'un événement de sécurité faisant l'objet d'une enquête. Ceci permet à l'EPSF, le cas échéant, d'intégrer au plus tôt les premiers éléments d'une enquête pour adapter ses priorités de surveillance.
- Pour les gestionnaires d'infrastructures gérant des infrastructures transfrontalières et pour les entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans plusieurs États membres de l'Union européenne, l'EPSF se coordonne avec les autorités nationales de sécurité concernées afin d'élaborer une approche commune de la surveillance telle que décrite à l'article 8 du règlement (UE) n°2018/761 de la Commission du 16 février 2018. Ceci se traduit par la mise en place d'accords de coopération en matière de surveillance traitant des informations clés à partager afin de développer des plans de surveillance cohérents des exploitants ferroviaires, de mieux cibler les thèmes des contrôles et d'éviter toute redondance inutile de supervision. Dans le cadre de ces coopérations, les autorités décident pour chaque entreprise laquelle d'entre elles exerce le rôle de chef de file pour la coordination de la surveillance.
- L'EPSF informe dans les meilleurs délais l'organisme de certification d'une ECM lorsqu'il constate au cours de ses activités de surveillance des exploitants ferroviaires une situation relative à cette ECM qui peut présenter un intérêt du point de vue de la sécurité ferroviaire pour l'organisme de certification.
- En matière de surveillance des transports ferroviaires de marchandises dangereuses, l'EPSF coopère avec l'Autorité de Sûreté Nucléaire et la Direction générale de la prévention des risques du Ministère de la transition écologique et solidaire, en réalisant notamment des contrôles en commun de trains transportant ce type de marchandises.

3. ORIENTATIONS

En application des principes décrits ci-dessus, la surveillance exercée par l'EPSF s'appuie, d'une part, sur un plan de surveillance de chaque titulaire d'une autorisation et, d'autre part, sur des thématiques ciblées déterminées sur la base de l'appréciation du niveau de risques.

3.1°) Les plans de surveillance

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

- prévision a minima de deux contrôles portant sur la mise en œuvre et l'efficacité des SGS, sur la période de cinq ans de validité de l'autorisation. Le premier contrôle est a priori mené dans la première année qui suit l'autorisation et le second un an environ avant l'échéance de renouvellement. Dans le cadre de la délivrance d'une autorisation avec une durée de validité raccourcie, il sera réalisé a minima un contrôle. Les échanges continus d'informations entre l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la direction des Autorisations et la direction des Contrôles de l'EPSF permettent d'initialiser ce type de plan dès la délivrance d'une autorisation ;
- chaque ECM fait l'objet d'une activité de surveillance au moins tous les 12 mois en application de l'article 8 du règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la commission du 16 mai 2019 concernant la certification des entités chargées de l'entretien des véhicules. Le champ des activités de surveillance est déterminé pour couvrir l'ensemble des fonctions certifiées (encadrement, développement, gestion de flotte et exécution) sur la période de cinq ans de validité de la certification, en tenant compte de la variété des matériels entretenus et des sites d'exécution, et en considérant les résultats des précédents contrôles ;
- pour les exploitants ferroviaires dont le volume, la nature et la diversité des activités sont tels qu'il faut significativement plus que deux contrôles pour adresser l'ensemble des domaines du SGS et des activités, un plan de surveillance pluriannuel est spécifiquement structuré pour couvrir de manière optimale le contrôle de ces domaines, les différents métiers ferroviaires et activités exercés ainsi que la couverture géographique sur la période des cinq ans ;
- intégration, le cas échéant, au plan de surveillance de contrôles supplémentaires :
 - en fonction de l'évaluation réalisée par l'EPSF du niveau de maîtrise du SGS. Cette évaluation, initialement basée sur la conformité réglementaire, intègre désormais les aspects d'efficacité et s'attache progressivement à prendre en compte la maturité de ces SGS. Elle est basée sur le résultat des contrôles antérieurs, l'analyse des événements de sécurité et les points sensibles détectés lors de l'instruction des dossiers de demande, de renouvellement d'autorisation, ou de validation de changements significatifs. Afin de se concentrer sur ces points faibles, l'EPSF est amené à restreindre le nombre de domaines du SGS contrôlés dans le cadre de sa surveillance ;
 - visant à vérifier l'effectivité et l'efficacité des actions correctives mises en œuvre par les exploitants ferroviaires à la suite des précédentes activités de surveillance ;

- à la suite d'une modification importante d'organisation pouvant impacter le SGS ou son fonctionnement.
- tenue de réunions régulières qui permettent notamment à l'EPSF de s'assurer des plans d'actions mis en place par les exploitants ferroviaires en réponse aux constats d'écarts notifiés par l'EPSF et aux recommandations formulées par le BEA-TT.

3.2°) Les thématiques ciblées

Les contrôles à thématiques ciblées constituant le second axe de la Stratégie de surveillance sont déterminés sur la base de l'appréciation du niveau de risque s'appuyant fortement sur le retour d'expérience. Pour cela, sont notamment prises en compte les résultats des contrôles, les recommandations émises par le BEA-TT à la suite d'accidents et incidents graves, les évolutions des ISC, les analyses de l'ensemble des événements de sécurité notifiés à l'EPSF, les alertes de sécurité européennes et toute autre leçon tirée d'événements marquants survenus en dehors du territoire national. Ces thématiques ciblées intègrent également les domaines des SGS identifiés comme fragiles pour l'ensemble des exploitants au travers des différentes activités de l'EPSF.

En matière d'évènements redoutés, cette appréciation conduit à ce jour l'EPSF à prioriser les thématiques suivantes sur la base des occurrences et de la gravité des incidents et accidents survenus :

- accident de personne hors passage à niveau et son précurseur (personne errante engageant le gabarit) ;
- collision d'un train avec un obstacle engageant le gabarit ;
- collision à un passage à niveau ;
- événements liés à la conduite des trains et notamment les franchissements de signaux d'arrêt (FSA) et les dépassements de vitesse limite (DVL).

En matière de processus techniques, cette appréciation conduit à ce jour l'EPSF à prioriser les thématiques suivantes :

- la maintenance de l'infrastructure, en particulier de la voie et des équipements de signalisation au sol ;
- l'organisation des chantiers et de la conformité des opérations lors des travaux sur l'infrastructure ;
- la détection des matériels par circuits de voie appelée également « shuntage » ;
- le transport de matières dangereuses ;
- la maintenance des matériels roulants et en particulier des organes de roulement et des équipements de sécurité embarqués.

En matière de domaines du SGS, cette appréciation conduit à ce jour l'EPSF à prioriser les thématiques suivantes :

- l'organisation et le pilotage de la sécurité ;

- la surveillance et la gestion des compétences ;
- la gestion documentaire et de l'information ;
- les facteurs organisationnels et humains et la culture de sécurité.

Les évolutions significatives de la réglementation peuvent également nécessiter la mise en œuvre de contrôles complémentaires afin de vérifier l'appropriation effective de celles-ci.

4. PROGRAMME ANNUEL

Le programme prévisionnel de contrôle est établi chaque année pour la période de janvier à décembre. Il est constitué, d'une part, des besoins extraits des plans de surveillance pluriannuels de chaque titulaire d'autorisation et, d'autre part, des contrôles portant sur les thèmes prioritaires, résultant de l'appréciation des risques. Ce programme est basé sur plusieurs types de contrôles s'appuyant sur une procédure validée et publiée sur le site Internet de l'établissement :

- des **audits systématiques** programmés de façon à vérifier périodiquement le maintien des conditions de délivrance des différents types d'autorisations délivrées par l'EPSF. Ce sont en particulier les contrôles programmés a minima deux fois sur la période de validité d'une autorisation portant sur la mise en œuvre et l'efficacité des SGS et les contrôles supplémentaires programmés en fonction des résultats de la surveillance ;
- des **audits conjoncturels** déclenchés en fonction du retour d'expérience sur les incidents ou à la suite d'évolutions significatives. Les contrôles portant sur les thèmes ciblés prioritaires ou sur la vérification de l'efficacité des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations du BEA-TT sont en général des audits conjoncturels ;
- des **inspections inopinées** destinées à contrôler des pratiques en situation. Ce type de contrôle est également couramment utilisé pour vérifier la mise en œuvre effective des actions correctives que les exploitants se sont engagés à mener à la suite des constats d'écart de l'EPSF ou à l'issue de retour d'expérience à la suite d'événements de sécurité ;
- des **contrôles opérationnels**, qui sont des types particuliers d'inspections inopinées ciblées sur des vérifications dont le cahier des charges est précisément préétabli (« check list »), visant à contrôler la conformité des trains composés avant le départ ou bien à vérifier la compétence des agents exerçant des tâches de sécurité. Depuis 2015, ces contrôles portent également sur l'infrastructure et notamment sur la maintenance des composants de la voie et de la signalisation. Ils sont progressivement étendus aux autres domaines de l'infrastructure. La programmation de ces contrôles s'attache à couvrir l'ensemble du territoire sur l'année. La fréquence de contrôle des trains, opérateurs et infrastructures sur les triages sur lesquels circulent des trains de marchandises dangereuses est significativement plus importante. Il en est de même pour la maintenance des infrastructures en Île de France ;
- **Des réunions périodiques** sur des thématiques ciblées permettant d'évaluer la politique pratiquée par l'entreprise.

Le nombre total de contrôles et la durée prévisionnelle de chaque contrôle sont établis en prenant en compte l'expérience acquise, le nombre de titulaires d'autorisation et les ressources disponibles. Considérant que la fréquence des contrôles constitue un levier prépondérant de maintien du niveau de sécurité, l'EPSF s'attache à mener un nombre élevé de contrôles, environ 250 par an, notamment d'inspections inopinées et de contrôles opérationnels et envisage de maintenir ce niveau.

Le programme de surveillance doit être réalisé en conservant le niveau de qualité mesuré en matière d'actions d'amélioration de la sécurité engagées à la suite des contrôles. Il va de soi que privilégier la pratique de l'analyse de risques, axe majeur de la Stratégie de surveillance de l'EPSF, contribue à atteindre cet objectif de qualité. Les efforts portent également sur l'efficacité des activités en s'appuyant notamment sur l'expérience acquise pour mieux cibler le périmètre des contrôles.

Chaque titulaire d'une autorisation est informé en début d'année des audits systématiques et conjoncturels que l'EPSF prévoit de mener le concernant. Cette information précise pour chaque contrôle le thème identifié et la période de l'année retenue.

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

Chacun des contrôles programmés est affecté à une division de l'EPSF et, en déclinaison, à une équipe d'inspecteurs qui en assure la réalisation.

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

- le respect des exigences de sécurité conformément aux autorisations obtenues et à la réglementation ;
- le respect des exigences essentielles des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation sur les voies, énergie et infrastructure ;
- le fonctionnement du système dans son ensemble en s'attachant à la gestion des interfaces entre l'ensemble des acteurs, exploitants ferroviaires, ECM, organismes de formation mais aussi tous les autres acteurs qui ont une incidence potentielle sur l'exploitation sûre du système ;
- l'atteinte des résultats escomptés.
- Dans la pratique, ces équipes d'inspecteurs s'attachent particulièrement à exercer leurs activités et à évaluer les situations en privilégiant l'analyse du risque.

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

- le **point maîtrisé** pour la mise en œuvre par l'entité contrôlée de tout ou partie d'un processus relatif à la sécurité ferroviaire de façon conforme au référentiel du contrôle ;
- le **point de fragilité** lorsqu'il est jugé qu'une situation peut être améliorée par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires. L'EPSF ne suit pas systématiquement la mise en place d'actions correctives pour ce niveau de constat ;
- l'**écart** classifié en **réserve** lorsque la sécurité ferroviaire est mise en cause à plus ou moins long terme. Ce niveau ne justifie pas la prise de mesures conservatoires mais nécessite la mise en œuvre d'actions correctives qu'il appartient à l'entreprise de proposer dans un délai fixé après concertation entre l'EPSF et l'entreprise ;
- l'**écart majeur** pour le constat d'un risque avéré impactant la sécurité des circulations ferroviaires, nécessitant en règle générale :
 - la prise rapide de mesures conservatoires proposées à l'EPSF par l'entité contrôlée dans un délai en principe inférieur à 72 heures suivant la notification ;
 - la mise en œuvre d'actions correctives.
- le **point bloquant** correspondant :

- soit, à un dysfonctionnement grave et imminent d'un système ou d'un sous-système lors de son exploitation commerciale, impactant la sécurité des circulations ferroviaires ;
- soit, à un manquement grave ou répété de l'entité contrôlée aux obligations que lui font la réglementation de sécurité ou le respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système.

■ Ce type d'écart nécessite la prise de mesures conservatoires immédiates en cas de danger grave et imminent et peut justifier la restriction, la suspension ou le retrait de l'autorisation par l'EPSF. Ces mesures conservatoires sont, soit décidées et mises en œuvre immédiatement par l'entité contrôlée, soit imposées par l'EPSF après mise en demeure de l'entité contrôlée. Elles sont mises en œuvre pendant la période de temps nécessaire au retour à une situation jugée acceptable par l'EPSF.

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

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

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

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

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

Un dispositif gradué d'intervention de l'EPSF est mis en place en cas de manquements répétés d'un titulaire d'autorisation. Ce dispositif intègre notamment l'avertissement, la mise en demeure et peut aller jusqu'à la sanction pécuniaire conformément aux dispositions de l'article L 2221-11 du Code des Transports.

La coordination entre la direction des Autorisations et la direction des Contrôles est assurée de façon à harmoniser les interprétations réglementaires, à avoir une vision commune des difficultés d'application de la réglementation et à permettre à l'EPSF de se prononcer sur l'efficacité du cadre réglementaire. Cette coordination est facilitée par la direction des Référentiels qui, d'une part, pilote un comité technique et réglementaire auquel sont remontés les besoins et, d'autre part, anime régulièrement des

sessions d'animation réglementaire. Elle peut aussi donner lieu à la réalisation de contrôles conjoints entre personnels de ces trois directions ; les personnels de la direction des Autorisations ou de la direction des Référentiels participant alors à ces contrôles avec un rôle d'observateurs.

L'EPSF rapporte périodiquement à chaque exploitant l'évaluation qu'il fait de la conformité, de l'efficacité et de la maturité de son SGS à l'aide de la matrice de performance collectant au fil de l'eau les éléments issus de la surveillance. Ce partage d'information permet, le cas échéant, à chaque exploitant de compléter sa propre évaluation et d'adapter ses plans de progrès en cohérence.

5. RESSOURCES

La vérification de l'adéquation entre les ressources de l'EPSF et le programme est réalisée annuellement.

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

Pour la réalisation des contrôles, les inspecteurs de l'EPSF peuvent se faire assister par des experts extérieurs, tel que prévu au second alinéa de l'article L 2221-4 du Code des transports. Ces experts sont munis d'une carte délivrée par l'établissement les désignant explicitement. Le déclenchement de chaque contrôle, son organisation, les échanges avec l'entité contrôlée et l'éventuelle notification d'un écart reste de l'entière compétence des inspecteurs habilités de l'EPSF. La part de ressources en experts extérieurs concourant actuellement à la réalisation du programme de contrôle se situe ainsi entre 5 et 10 %.

6. PILOTAGE ET AMÉLIORATION CONTINUE

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

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

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

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

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

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

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

La Stratégie de surveillance est revue annuellement et actualisée en tant que de besoin.

EPSF

60 rue de la Vallée

CS 1175

80017 Amiens Cedex 1

epsf@securite-ferroviaire.fr

www.securite-ferroviaire.fr