

RAPPORT

ANNUEL

La sécurité d'exploitation
et l'interopérabilité ferroviaire

2025



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des chemins de fer

ABRÉVIATIONS

ACF	Administration des chemins de fer
ACH	Attestation Complémentaire Harmonisée
AET	Administration des enquêtes techniques
ANS	Autorité nationale de sécurité
CEM	Conducteur d’engin mécanique (conducteur de train ou de mouvement de manœuvre)
CSU	Certificat de sécurité unique
ECE	Entité en charge de l’entretien
EF	Entreprise ferroviaire
EM	État membre
ERAIL	Flux d’informations sur les accidents ferroviaires en Europe
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
ERA	European Union Agency for Railways (dénommée l’Agence), anciennement European Railway Agency
FOH	Facteur Organisationnel et Humain
GSMR	Global System for Mobile Communications- Railway
GI	Gestionnaire d’infrastructure
IE	Instruction européenne
IMS	Système de Management Intégré (Integrated Management System)
ISC	Indicateurs de sécurité communs
JNS	Joined Network Secretariat (Réseau installé au niveau l’Agence composé d’ANS, d’organisations du secteur et de l’Agence)
MMTP	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Ministère de tutelle de l’ACF)
OSC	Objectif de sécurité commun fixée par la Décision modifiée 2012/226/UE
OSS	One Stop Shop pour les certificats de sécurité unique et autorisations de mise sur le marché
PASI	Plan d’Action Sécurité Individualisé
PAT	Personnel d’Accompagnement des Trains
PN	Passage à niveau
MEMORII+	Système automatique d’aide à la conduite des trains
REX	Retour d’Expérience
RGE	Règlement Général de l’Exploitation Technique
RGI	Règlement Général Interne du Gestionnaire de l’Infrastructure
RSN	Règle de Sécurité Nationale
SGS	Système de la gestion de la sécurité
STI	Spécifications techniques d’interopérabilité
VNR	Valeur nationale de référence fixée par la Décision modifiée 2012/226/UE

TABLE DES MATIÈRES

01	INTRODUCTION	6	8.	APPLICATION DES MSCS PERTINENTES PAR LES EF, LE GI ET LES ECE	44
1.1.	Objet, Portée et Destinataires du rapport	7	8.1.	Application de la MSC relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité (Règl. délégué modifié 2018/762/UE)	45
1.2.	Conclusions principales sur l'année de référence	8	8.2.	Application de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (Règl. d'exécution modifié (UE) 402/2013)	47
2.	ENGLISH SUMMARY	10	8.3.	Application de la MSC aux fins du contrôle que doivent exercer le GI, les EF et les ECE (Règlement (UE) 1078/2012)	52
3.	STRATÉGIE, PROGRAMMES, INITIATIVES DE SÉCURITÉ ET ORGANISATION	14	8.4.	Participation et mise en place de projets de l'Union Européenne	57
3.1.	Stratégie et programme d'activité	15	9.	CULTURE DE SÉCURITÉ	58
3.2.	Recommandations en matière de sécurité	16	9.1.	Évaluation et surveillance de la culture de sécurité	59
3.3.	Mesures mises en œuvre sans relation avec les recommandations de sécurité	17	9.2.	Initiatives et projets relatifs à la culture de sécurité	62
3.4.	Organisation du secteur sur le plan de la sécurité	18	9.3.	Communication relative aux initiatives et projets relatifs à la culture de sécurité	66
4.	PERFORMANCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	20	10.	AUTRES SUJETS	68
5.	LÉGISLATION EUROPÉENNE ET RÈGLEMENTATION	26	11.	ANNEXES	70
5.1.	Changements dans la législation et Réglementation	27		ANNEXE A : Indicateurs de sécurités communs	71
5.2.	Déroations concernant le système de certification d'ECE conformément à l'Art. 15 de la Directive Sécurité	28		ANNEXE B : Changements importants dans la réglementation	79
6.	CERTIFICAT / AGRÉMENT DE SÉCURITÉ ET AUTRES CERTIFICATS ACF	30		ANNEXE C : Progrès en matière d'Interopérabilité, licences de conducteur de train et ressources humaines	80
6.1.	Certificat de sécurité unique et agrément de sécurité	31		Appendice à l'ANNEXE C	82
6.2.	Autorisation de véhicules et d'Infrastructures	31		ANNEXE D : Certificat et Agrément de sécurité	83
6.3.	Entités en charge de l'entretien (ECE)	32		ANNEXE E : Organigramme fonctionnel de l'ACF	84
6.4.	Centre de formation, Conducteurs de train et Examineurs	32			
6.5.	Autre type d'autorisation ou de certification	34			
6.6.	Contacts avec d'autres autorités nationales de sécurité	36			
6.7.	Échange d'information entre l'ACF et les acteurs ferroviaires	36			
7.	SUPERVISION	38			
7.1.	Stratégie, plan, procédures et prises de décision	39			
7.2.	Résultats des actions de supervision	40			
7.3.	Coordination et coopération	41			

INTRODUCTION

01

1.1 OBJET, PORTÉE ET DESTINATAIRES DU RAPPORT

Le présent rapport décrit les activités de l'ACF (Administration des chemins de fer) en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité ANS luxembourgeoise (National Safety Authority, NSA) au cours de l'exercice 2025.

Les objectifs du rapport sont définis à l'article 57 de la Loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train. Le rapport contient des informations sur :

- a. l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des ISC nationaux, conformément à l'article 48, paragraphe 1er ;
- b. les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ;
- c. l'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité ;
- d. les résultats de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires et les enseignements qui en ont été tirés, notamment le nombre d'inspections et d'audits et leurs conclusions ;
- e. les dérogations accordées conformément à l'article 54, relatives aux entités en charge de l'entretien des véhicules ferroviaires ;
- f. l'expérience acquise par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure concernant l'application des MSC pertinentes.

Conformément à l'Article 57 de la loi mentionnée, l'ACF transmet le rapport à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) au plus tard au 30 septembre. Il peut être consulté sur les sites Internet :

<https://acf.gouvernement.lu/fr/le-ministere/Rapport-annuel-de-securite.html>

et

<https://www.era.europa.eu/library/national-safety-authorities-nsas-and-national-investigation-bodies-nibs-annual-reports>

L'ACF fournit également une version papier destinée à une diffusion restreinte auprès des acteurs nationaux tels que l'Administration des enquêtes techniques (AET), le gestionnaire de l'infrastructure (GI), les entreprises ferroviaires (EF) détentrices d'un certificat de sécurité leur permettant de circuler au Luxembourg, les administrations, les sociétés et personnes intéressées, ainsi qu'aux ANS des états limitrophes avec lesquelles l'ACF a conclu des contrats de coopération.

Le rapport de 2025 est rédigé conformément à la directive modifiée 2016/798/UE, à la Loi du 5 février 2021 transposant le volet technique du 4e paquet ferroviaire (4e PF) et aux dispositions reprises dans le guide de l'ERA.

1.2 CONCLUSIONS PRINCIPALES SUR L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE

Au Luxembourg, la transposition du volet technique du 4e Paquet Ferroviaire (PF) s'est réalisée à travers la Loi du 05 février 2021, publiée en date du 11 février 2021 au journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. Cette loi englobe au-delà de la transposition des directives 2016/797/UE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'UE et 2016/798/UE relative à la sécurité ferroviaire, l'ancienne transposition de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

À la suite de cette transposition et conformément au 4e PF, certaines obligations de l'ACF en matière de certification de sécurité des entreprises ferroviaires (EF) et dans le domaine de l'autorisation de mise sur le marché ont été reprises par l'Agence. Dû au manque crucial de personnel ayant de bonnes connaissances dans ces domaines au niveau de l'Agence, celle-ci a conclu des accords de coopération avec les ANS et a créé un « Pool of Experts » nationaux. Dans le cadre des accords de coopération, chaque ANS a le libre choix de mettre à disposition de l'Agence des collaborateurs expérimentés dans les domaines susmentionnés. Ainsi les ANS aident l'Agence à accomplir leurs missions qui consistent dans l'évaluation :

- du système de la gestion de la sécurité (SGS) dans le cadre d'une demande de certificat de sécurité unique ;
- et de la conformité aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vue d'émettre une autorisation de mise sur le marché de matériel roulant ferroviaire.

A noter que l'évaluation de la partie nationale du certificat de sécurité, ainsi que des règles nationales en matière d'autorisation de matériel roulant restent du domaine des ANS. A ce sujet, l'ANS transmet le résultat de son évaluation à l'ERA qui établira le cas échéant le certificat ou l'autorisation.

Durant l'année 2025, l'ACF a entamé l'évaluation de la partie nationale du dossier de renouvellement de l'entreprise ferroviaire « LINEAS SA ». Par ailleurs, l'ACF a reçu une demande relative à la partie nationale du certificat de sécurité de l'entreprise « CityRail a.s. ». Toutefois, la finalisation de ces évaluations interviendra au cours de l'année 2026. De plus, dans le cadre de son accord de coopération avec l'ERA, l'ACF a participé à l'évaluation de 3 demandes de CSU.

L'ACF a émis 1 avis à l'ERA concernant une demande de pré-engagement conformément au chapitre 3 du règlement (UE) 2018/545 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire ainsi que 11 avis pour la partie nationale concernant une demande d'autorisation de véhicules ferroviaires. Également dans le cadre du contrat de coopération entre l'ACF et l'ERA, l'ACF a évalué 4 demandes d'autorisation de véhicules pour le compte de l'Agence (Pool of Experts). Le détail de toutes ces activités est repris aux **ANNEXES C et D**.

Le transport de passagers a légèrement diminué en 2025 par rapport à 2024. Pour les passagers-kilomètres, l'ACF a constaté une diminution d'environ 1,4%.

Le transport de marchandises a également connu une légère baisse. Une diminution d'environ 2,1% a été observée dans les valeurs de tonnes-kilomètres.

En 2025, le nombre de personnes grièvement blessées ou tuées (hors suicides et tentatives de suicide) s'élève à trois, contre une personne en 2024. Les trois victimes concernaient des personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires. Aucun décès ou blessé grave parmi les passagers, le personnel ferroviaire ou les usagers des passages à niveau n'a été enregistré.

Le nombre de suicides a diminué, passant de sept cas en 2024 à quatre cas en 2025. Le nombre de tentatives de suicide est resté stable avec un cas recensé.

Aucune collision de train, aucun déraillement, aucun accident à un passage à niveau et aucun incendie dans le matériel roulant n'ont été enregistrés durant l'année de référence.

Durant l'exercice écoulé, un total de 19 dépassements de signal fermé sans autorisation a été enregistré, dont 3 trains et 16 mouvements de manœuvres.

Parmi les 3 dépassements par train, à chaque franchissement, une prise en charge du freinage par le système ETCS a eu lieu et dans un des cas une mise en danger.

Parmi les 16 dépassements par manœuvre, la prise en charge du freinage par le système ETCS a eu lieu pour 4 événements. 3 événements ont entraîné une mise en danger du convoi.

Concernant les autres précurseurs d'accidents, 1 cas de rupture de rail et 2 cas de gauchissement de voie ont été enregistrés en 2025. Un événement de panne contraire à la sécurité a été identifié.

Au cours de l'année, l'ACF a poursuivi la mise en œuvre de sa stratégie de surveillance fondée sur les risques, au moyen d'audits et d'inspections. Les résultats de ces activités confirment la poursuite de la maturité des systèmes de gestion de la sécurité des acteurs ferroviaires opérant sur le réseau national.

En prenant en compte l'ensemble de ces éléments, l'année 2025 se caractérise par un maintien du niveau élevé de sécurité du système ferroviaire luxembourgeois. Malgré l'augmentation du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées résultant exclusivement de comportements de tiers dans les emprises ferroviaires, les principaux indicateurs de sécurité demeurent à un niveau satisfaisant. L'ACF continuera à porter une attention particulière à l'évolution des dépassements de signaux fermés, des précurseurs liés à l'infrastructure ainsi qu'aux facteurs humains et organisationnels susceptibles d'influencer la sécurité ferroviaire.

ENGLISH

SUMMARY

02

In Luxembourg, the transposition of the technical pillar of the 4th Railway Package was carried out through the Law of 05 February 2021, published on 11 February 2021 in the Official Journal of the Grand Duchy of Luxembourg. In addition to the transposition of Directives 2016/797/EU on the interoperability of the rail system within the EU and 2016/798/EU on railway safety, this law includes the former transposition of Directive 2007/59/EC on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community.

Following the transposition and in accordance with the 4th RP, certain obligations of the ACF in the field of safety certification of railway undertakings (RUs) and in the field of authorisations for placing on the market were taken over by the Agency. Due to the crucial lack of staff with good knowledge in these fields at Agency level, the Agency concluded cooperation agreements with the NSAs and created a national «Pool of Experts». Within the framework of the cooperation agreement, each NSA is free to provide the Agency with experienced staff in the above-mentioned fields. In this way, the NSAs assist the Agency in fulfilling its new tasks, which consist of:

- the evaluation of the safety management system (SMS) in the context of an application for a single safety certificate;
- the compliance with the technical specifications for interoperability (TSIs) in order to issue vehicle authorisations for placing on the market.

It should be noted that the assessment of the national part of the safety certificate, as well as of the national rules on the authorisation of rolling stock, remain the responsibility of the NSAs. In this respect, the NSA will forward the result of its assessment to the Agency, which will issue the certificate or authorisation if applicable.

During 2025, ACF started the assessment of the national part of the renewal application submitted by the railway undertaking “LINEAS SA”. In addition, ACF received an application regarding the national part of the Single Safety Certificate for the railway undertaking “CityRail a.s.”. The assessment of both applications will be finalized during 2026. Furthermore, under its cooperation agreement with ERA, ACF participated in the assessment of three Single Safety Certificate applications.

ACF issued one opinion to ERA regarding a pre-engagement request in accordance with Chapter 3 of Regulation (EU) 2018/545 establishing the practical arrangements for the railway vehicle authorisation and vehicle type authorisation process, as well as eleven opinions concerning the national part of vehicle authorisation applications. In addition, within the framework of the cooperation agreement between the ACF and ERA, ACF assessed four vehicle authorisation applications on behalf of the Agency under the Pool of Experts scheme. Details of these activities are provided in **ANNEXES C and D**.

Passenger transport slightly decreased in 2025 compared with 2024. Passenger-kilometres decreased by approximately 1.4%. Freight transport also experienced a slight decline. Tonne-kilometres decreased by approximately 2.1%.

In 2025, the number of persons seriously injured or killed (excluding suicides and suicide attempts) amounted to three, compared with one in 2024. All three victims were unauthorised persons present on railway premises. No fatalities or serious injuries involving passengers, railway staff or level crossing users were recorded.

The number of suicides decreased from seven cases in 2024 to four cases in 2025. The number of suicide attempts remained stable at one case.

No train collisions, derailments, level crossing accidents or fires in rolling stock were recorded during the reporting period.

During the year under review, a total of 19 signals passed at danger (SPADs) were recorded, including 3 train movements and 16 shunting movements.

For the three train SPADs, the ETCS system intervened and initiated braking in each case. One of these events resulted in endangerment.

Among the 16 shunting SPADs, ETCS intervention occurred in four cases. Three events resulted in endangerment of the convoy.

Regarding other accident precursors, one rail break and two track buckling events were recorded in 2025. One wrong-side signalling failure was also reported.

Throughout the year, the ACF continued implementing its risk-based supervision strategy through audits and inspections. The results of these activities confirm the continued maturity of the Safety Management Systems implemented by railway stakeholders operating on the national network.

Taking all these elements into consideration, 2025 was characterized by the maintenance of a high level of safety within the Luxembourg railway system. Despite the increase in the number of persons killed or seriously injured, resulting exclusively from the behaviour of third parties on railway premises, the main safety indicators remain at a satisfactory level.

ACF will continue to pay particular attention to the evolution of signals passed at danger, infrastructure-related accident precursors, and the human and organisational factors that may influence railway safety.



STRATÉGIE, PROGRAMMES, INITIATIVES DE SÉCURITÉ ET ORGANISATION

03

3.1 STRATÉGIE ET PROGRAMME D'ACTIVITÉ

La stratégie générale de l'ACF en matière de sécurité repose sur trois piliers, à savoir :

- **Effectuer une évaluation détaillée** respectant le cadre légal relatif aux demandes de certificat, d'agrément de sécurité et d'autorisations de mise sur le marché de matériel roulant et d'autorisations de la mise en service des sous-systèmes infrastructure, énergie et contrôle-commande et signalisation au sol ;
- **Effectuer des audits, des inspections et des contrôles** afin de satisfaire aux obligations en matière de surveillance prévues par les différents textes légaux.
- **Avoir un contact permanent avec les acteurs du secteur ferroviaire luxembourgeois, les institutions nationales et européennes** ainsi que les **autres autorités de sécurité**, en particulier celles de nos pays voisins.

Vu le niveau de sécurité élevé sur le réseau national, hormis les plans de surveillance, l'ACF n'a jusqu'à présent établi ni de programme ni de plan de sécurité proprement dit. Comme déjà mentionné ci-dessus, l'ACF émet des recommandations aux acteurs concernés après l'évaluation des demandes d'agrément respectivement des demandes de certificat de sécurité, ainsi qu'après les actions de surveillance.

Au vu des analyses réalisées, des plans d'action mis en place par les acteurs concernés pour contrer l'augmentation des dépassements de signaux, les fissures de roues au niveau des wagons et la mise en application des recommandations de l'AET à la suite de l'accident grave du 14 février 2017, nous sommes d'avis qu'actuellement aucune mesure supplémentaire ne s'impose. Cependant nous restons vigilants quant à l'évolution des indicateurs de sécurité et de ces précurseurs en particulier.

Il faut cependant mentionner qu'au niveau du Ministère, du GI et des EF il existe certains projets et programmes en cours de réalisation, ainsi que des campagnes de sensibilisation qui sont directement liées à la sécurité comme :

- **Les campagnes régulières** (dont une annuellement) concernant la traversée des passages à niveau (PN) par les usagers routiers, afin de les informer des dangers liés à la traversée des voies ;
- **Le programme de suppression progressive de PN**
- **Les facteurs humains** (Human Factors) et la **culture de sécurité** (Safety Culture) sont de plus en plus thématiques au sein des entreprises du secteur.
- Au niveau gouvernemental, il existe un site pour la **prévention des suicides** : www.prevention-suicide.lu

3.2 RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Toutes les recommandations de sécurité émises par l'AET ont été mises en œuvre. Depuis l'accident ferroviaire de Dudelange en 2017, l'AET n'a pas émis d'autres recommandations de sécurité.



3.3 MESURES MISES EN ŒUVRE SANS RELATION AVEC LES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Aucune mesure de sécurité spécifique, indépendante des recommandations émises par l'AET, n'a été formellement adoptée par l'ACF au cours de l'année de référence.

Les analyses réalisées sur la base des indicateurs de sécurité, des événements déclarés par les acteurs du secteur ferroviaire, ainsi que des résultats des activités de surveillance n'ont pas mis en évidence de risque émergent ou de dégradation du niveau global de sécurité nécessitant la mise en œuvre de mesures supplémentaires à l'échelle nationale.

L'ACF a dès lors poursuivi ses missions conformément à sa stratégie de sécurité, en assurant notamment :

- l'évaluation des demandes de certification, d'agrément et d'autorisation ;
- la réalisation des activités de surveillance prévues dans son programme annuel ;
- le suivi des indicateurs de sécurité et des précurseurs d'accidents ;
- les échanges permanents avec les acteurs du secteur ferroviaire national et les autorités nationales de sécurité des États voisins ;
- le suivi de l'application du cadre réglementaire national et européen.

Au regard du niveau de sécurité observé sur le réseau ferroviaire luxembourgeois et des mesures déjà mises en œuvre par les différents acteurs du secteur, l'ACF considère qu'aucune mesure de sécurité complémentaire ne s'est imposée au cours de l'année de référence. L'évolution de la situation continuera néanmoins à être suivie au travers des activités de surveillance et de l'analyse des indicateurs de sécurité.



3.4 ORGANISATION DU SECTEUR SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ

Contexte organisationnel du secteur ferroviaire au Luxembourg

Au Luxembourg, la politique ferroviaire relève de la compétence du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, qui définit le cadre réglementaire applicable au secteur ferroviaire.

L'ACF exerce les missions d'ANS conformément à la législation nationale et au cadre réglementaire européen en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires. Elle est indépendante des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure ainsi que de tout organisme susceptible d'être concerné par ses décisions réglementaires. Ses activités couvrent notamment la sécurité ferroviaire, l'interopérabilité du système ferroviaire ainsi que certaines missions réglementaires spécifiques liées au secteur ferroviaire.

Les parties prenantes principales du système ferroviaire luxembourgeois comprennent le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, l'ACF en sa qualité d'Autorité Nationale de Sécurité, l'Administration des enquêtes techniques (AET) en tant qu'organisme d'enquête indépendant, le gestionnaire de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires, l'ERA ainsi que les organismes d'évaluation intervenant dans les procédures relatives à la sécurité et à l'interopérabilité.

Évolutions au cours de l'année de référence

Aucun changement significatif n'est intervenu dans le contexte organisationnel du secteur ferroviaire luxembourgeois au cours de la période de référence.

Organisation de l'Autorité Nationale de Sécurité

L'ACF a été créée par la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Elle assure les fonctions d'ANS du Grand-Duché de Luxembourg et intervient notamment dans les domaines de la sécurité ferroviaire, de l'interopérabilité ainsi que dans d'autres missions réglementaires prévues par la législation nationale.

L'organisation de l'ANS repose sur plusieurs domaines d'activité couvrant notamment :

- la certification de sécurité ;
- l'autorisation des véhicules et des sous-systèmes ;
- les activités de surveillance ;
- les licences et certifications du personnel ferroviaire ;
- les activités réglementaires et de coopération européenne.

L'organigramme fonctionnel de l'ACF est repris à l'**ANNEXE E**.

Évolutions au cours de l'année de référence :

Aucune modification significative de l'organisation de l'ACF n'est intervenue durant la période de référence.

Personnel de l'ANS et gestion des compétences

L'ACF dispose d'un système de gestion des compétences visant à garantir que les agents impliqués dans les activités ferroviaires disposent des qualifications, connaissances et expériences nécessaires à l'exercice de leurs missions.

Ce système repose notamment sur :

- la définition des compétences requises pour chaque fonction ;
- l'identification des besoins de formation ;
- la réalisation de formations initiales et continues ;
- le suivi périodique des compétences ;
- la participation aux groupes de travail européens, aux activités du réseau des Autorités Nationales de Sécurité ainsi qu'à d'autres activités de coopération internationale.

Au 31 décembre 2025, l'ACF comptait 17 agents affectés aux activités ferroviaires.

La répartition des ressources dédiées aux principales missions était la suivante :

- Certification de sécurité unique : 1 ETP ;
- Autorisation de véhicules : 1,8 ETP ;
- Surveillance : 6 ETP ;
- Autres activités liées à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires : 0,8 ETP.
- Autorisations des infrastructures et de l'ERTMS : 1 ETP ;
- Gestion des licences des conducteurs de train : 0,5 ETP ;
- Activités de management et d'affaires juridiques : 4 ETP.

Les compétences du personnel ont été maintenues et consolidées par l'exercice de leurs missions respectives, la participation aux activités de l'ERA ainsi que par la coopération avec les autorités nationales de sécurité des États voisins.

Évolutions au cours de l'année de référence :

Aucune modification substantielle n'a été apportée au système de gestion des compétences au cours de la période de référence.

PERFORMANCES
EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

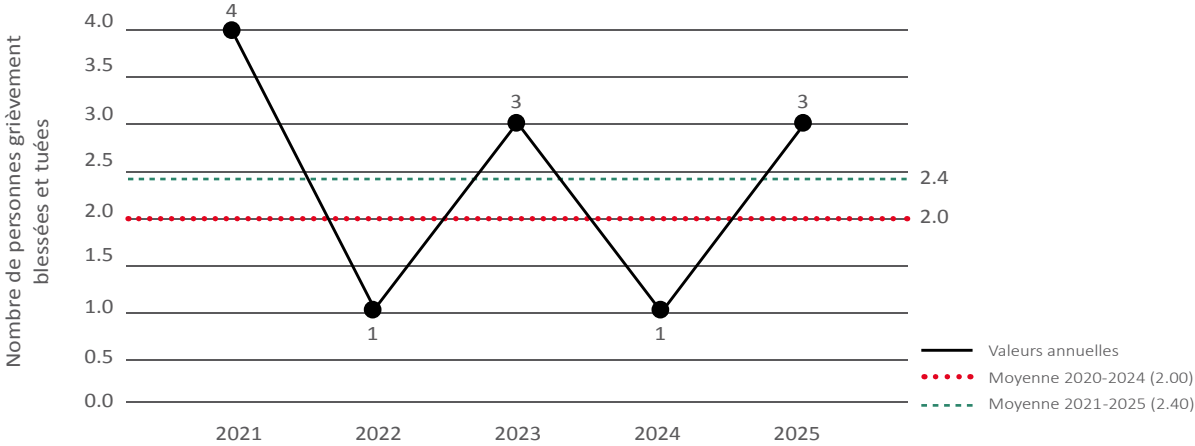
04

Indicateurs Principaux		2025	2024	Moyenne 2021-2025	Selon VNR	Selon OSC
Total des personnes grièvement blessées et tuées (suicides et tentatives non-inclus)	Nombre	3	1	2.40	1.78	21.97
	Nombre/Mio km-train	0.35	0.12	0.29	0.21	2.59
Passagers grièvement blessés et tués	Nombre	0	1	0.40	0.18	1.31
	Nombre/Mio km-train voyageurs	0.00	0.12	0.05	0.024	0.17
Personnels y compris sous-traitants grièvement blessés et tués	Nombre	0	0	0.40	0.10	0.66
	Nombre/Mio km-train	0.00	0	0.048	0.012	0.078
Personnes grièvement blessées et tuées aux passages à niveau y compris les accidents impliquant des piétons	Nombre	0.00	0	0.40	0.81	6.02
	Nombre/Mio km-train	0.00	0.00	0.048	0.10	0.71
Personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires, grièvement blessées et tuées	Nombre	3	0	1.00	0.68	17.39
	Nombre/Mio km-train	0.35	0	0.12	0.080	2.05
Personnes grièvement blessées et tuées autres	Nombre	0	0	0.20	0.046	0.12
	Nombre/Mio km-train	0.00	0.00	0.02	0.006	0.015
Suicides	Nombre	4	7	3.60		
	Nombre/Mio km-train	0.47	0.81	0.43		
Tentatives de Suicide	Nombre	1	1	1.20		
	Nombre/Mio km-train	0	0	0.14		
Ruptures de rail	Nombre	1	1	1.2		
	Nombre/Mio km-train	0.12	0.12	0.14		
Gauchissements de la voie	Nombre	2	2	1.8		
	Nombre/Mio km-train	0.24	0.23	0.22		
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	Nombre	1	0	0.4		
	Nombre/Mio km-train	0.12	0	0.05		

En 2025, le nombre de personnes grièvement blessées et tuées (hors suicides et tentatives de suicide) a augmenté par rapport à 2024, passant de 1 à 3 personnes. Par conséquent, la valeur moyenne de l'indicateur « Total du nombre de personnes grièvement blessées et tuées » pour la période 2021-2025 s'établit à 2,4, contre 2,0 pour la période 2020-2024.

Le graphique ci-dessus illustre l'évolution de cet indicateur de sécurité sur la période considérée.

Évolution du nombre de personnes grièvement blessées et tuées (hors suicides et tentatives de suicide)



Suicides et tentatives

L'année 2025 présente un bilan de 4 suicides et 1 tentative de suicide, marquant une diminution par rapport à 2024, qui avait affiché un bilan de 7 suicides et 1 tentative de suicide.

A ce sujet, nous tenons à mentionner les sites internet du Ministère de la Santé qui ont pour mission d'informer, de communiquer, de former à la santé mentale, de soutenir les familles, de favoriser la collaboration entre les structures d'aide et de développer des actions de prévention à haute valeur ajoutée.

Ces actions ont pour objectif de lutter contre la stigmatisation en sensibilisant toute la communauté à mieux comprendre les troubles mentaux, leurs traitements et l'organisation des soins. Elles s'adressent aussi bien aux personnes concernées (patients, entourage, famille) qu'aux professionnels de santé mentale, aux élus, aux journalistes, etc.

Les 6 missions du Service Information et Prévention :

ANALYSE ET ÉVALUATION

INFORMATION ET ORIENTATION

COMMUNICATION

FORMATION

DÉVELOPPEMENT

RÉSEAUTAGE

https://www.prevention-suicide.lu/?cli_action=1585571874.389
<https://www.prevention-psy.lu/>
<https://www.prevention-depression.lu/>
<https://www.prevention-panique.lu/>
<http://www.llhm.lu/>



Indicateurs Principaux		2025	2024	Moyenne 2021-2025	Selon VNR	Selon OSC
Franchissements de signaux fermés sans autorisation train	Nombre	3	2	4		
	Nombre/Mio km-train	0.35	0.23	2.20		
Franchissements de signaux fermés sans autorisation (mouvement de manœuvre)	Nombre	16	16	14.2		
	Nombre/Mio km-train	1.89	1.84	0.48		
Pourcentage des km-train parcouru avec système de protection automatique des trains opérationnels	MEMOR II+	0%	0%			
	ETCS	-	-			

Les indicateurs de sécurité communs, ainsi que les statistiques et graphiques couvrant les cinq dernières années, accompagnés d'une comparaison avec les objectifs de sécurité communs et les valeurs de référence nationales applicables, sont présentés à l'ANNEXE A. Des commentaires complémentaires sont fournis lorsque cela s'avère nécessaire.

Personnes gravement blessées ou tuées (y compris le personnel des acteurs ferroviaires et leurs sous-traitants)

En 2025, trois accidents graves impliquant du matériel roulant en mouvement se sont produits.

Dans la nuit du 22/03/2025, une personne chute du quai du point d'arrêt de Dudelange-Burange et reste couchée dans le corps de la voie. Elle est heurtée par un train et succombe à ses blessures. Le conducteur du train n'a pas pu éviter l'accident, malgré un freinage d'urgence.

Le matin du 16/06/2025, un train heurte une personne, se déplaçant le long de la voie ferrée, en pleine ligne à Moutfort entre les gares d'Oetrange et de Sandweiler-Contern. La personne est grièvement blessée à la jambe et est prise en charge par les services de secours.

En soirée du 06/08/2025, un train heurte une personne engagée à traverser illicitement les voies ferrées de la gare de Leudelage. La personne est heurtée et est tuée sur le coup.

Précurseurs d’accidents liés à l’infrastructure et au matériel roulant

Le nombre total de précurseurs d’accidents liés à l’infrastructure (hors dépassements de signaux fermés) s’élève à 4 en 2025, contre 3 en 2024.

Deux cas de gauchissement de voie ont été enregistrés en 2025, soit le même nombre qu’en 2024. De même, un cas de rupture de rail a été signalé, identique à celui enregistré en 2024.

Le premier cas de rupture de roue ou d’essieu sur du matériel roulant en service depuis la création de l’ACF avait été enregistré en 2024. Aucun cas de ce type n’a toutefois été signalé en 2025.

S’agissant de l’indicateur relatif aux pannes de signalisation ayant une incidence sur la sécurité, un cas a été signalé en 2025, alors qu’aucun événement de ce type n’avait été enregistré depuis 2021.

Les valeurs moyennes des différents indicateurs pour la période 2021-2025 sont légèrement supérieures à celles de la période 2020-2024. Elles demeurent toutefois nettement inférieures à celles de la période 2018-2022, en raison du nombre particulièrement élevé de précurseurs d’accidents liés à l’infrastructure enregistrés en 2022.

Précurseurs d’accidents liés à l’exploitation ferroviaire

Le nombre total de dépassements de signaux a légèrement augmenté en 2025, passant de 18 incidents en 2024 à 19 incidents.

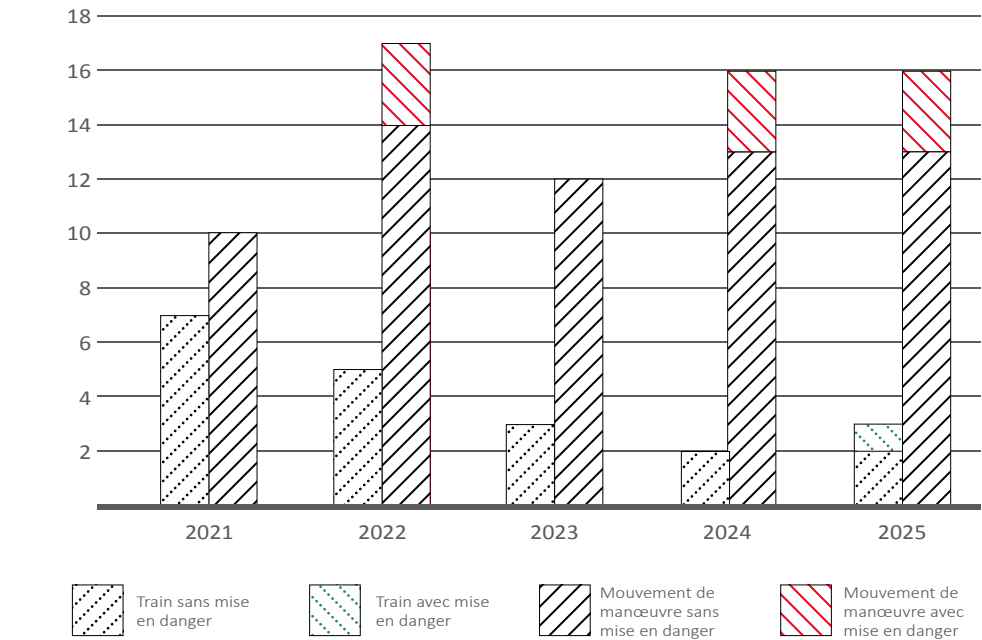
Parmi ceux-ci, 3 concernent des mouvements de train, soit une augmentation d’un incident par rapport à 2024. Les dépassements de signaux survenus lors de mouvements de manœuvre sont quant à eux restés stables avec 16 incidents enregistrés en 2025.

Pour l’ensemble des dépassements de signaux impliquant des trains, le système ETCS a assuré une prise en charge du freinage. Un cas de mise en danger a toutefois été enregistré, une situation qui ne s’était plus produite depuis 2018.

Concernant les mouvements de manœuvre, le système ETCS est intervenu dans 4 des 16 incidents recensés. Trois cas de mise en danger ont été enregistrés.

Le graphique ci-dessous présente l’évolution du nombre de dépassements de signaux par train et lors de mouvements de manœuvre sur la période 2021-2025.

Dépassements de signaux commandant l’arrêt



Des mesures préventives telles que la répétition des règlements et consignes à observer ont toujours figuré au programme des cours de recyclage périodique.

Après le bilan inquiétant de 2015, le Groupe CFL avait établi un plan d’action pour redresser la situation, comptant pas moins de 68 mesures.

Ces mesures peuvent être regroupées dans **7 catégories** traitant les thèmes suivants :

- 1. La formation, la communication des conducteurs de train et le retour d’expérience ;
- 2. Le coaching et la sensibilisation des conducteurs de train ;
- 3. L’augmentation de la fréquence des contrôles chez les conducteurs de train et l’optimisation du contrôle des bandes et des cassettes enregistreuses ;
- 4. Le bien-être au travail, l’élimination du stress dans la mesure du possible et l’optimisation des roulements ;
- 5. L’adaptation de la réglementation de l’utilisation du GSM et de la culture du geste métier ;
- 6. L’optimisation de la visibilité et de la lisibilité des signaux (groupe de travail EF et GI) ;
- 7. L’échange d’informations et d’expériences entre EF, EF partenaires et GI, ainsi que la participation à la « Task Force SPAD (Signal Passed At Danger) » de l’UIC.

À la suite de la croissance des nombres de dépassements en 2017, les responsables ont ajouté de nouvelles mesures au plan d’action à savoir :

- La Mise à quai standardisée pour garantir une bonne visibilité des signaux ;
- Les Gestes métiers par exemple la recherche active des signaux ;
- L’ETCS « Data Entry » et optimisation de la documentation ;
- Les Contrôles automatiques des enregistrements ;
- Les Interfaces : conducteurs / chefs de surveillance / accompagnateurs de trains ;
- La Sensibilisation des conducteurs étrangers dans le cadre de la coopération.

Cependant, avec les fluctuations enregistrées depuis 2015, l’ACF encourage les utilisateurs de l’infrastructure ferroviaire à appliquer leurs actions sans relâche, en continu et avec rigueur.

Incidents aux Passages à Niveau (PN)

Comme en 2024, aucun accident impliquant un passage à niveau n’a été enregistré en 2025.

LÉGISLATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION

05

5.1 CHANGEMENTS DANS LA LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

Changements importants relatifs à la transposition et à la mise en place du cadre légal européen :

5.1.1. La directive modifiée (UE) 2016/798 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire a été transposée par l'acte légal ci-après :

- **Loi du 5 février 2021** relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

5.1.2. La directive modifiée (UE) 2016/797 du Parlement Européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'union européenne a été transposée par l'acte légal ci-après :

- **Loi du 5 février 2021** relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

5.1.3. La directive modifiée 2007/59/ce du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la communauté a été transposée par l'acte légal ci-après :

- **Loi du 5 février 2021** relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

5.1.4. La directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE a été transposée par :

- **Loi modifiée du 6 juin 2019** portant transposition de la DIRECTIVE (UE) 2016/2370 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire ;
 - modifiée par la **loi du 18 mars 2022**
 - modifiée par la **loi du 12 novembre 2022**
 - modifiée par la **loi du 28 juin 2023**
 - modifiée par la **loi du 25 novembre 2025**
 - modifiée par la **loi du 19 décembre 2025**

Changements importants dans la réglementation

Voir **ANNEXE B**.

5.2 DÉROGATIONS CONCERNANT LE SYSTÈME DE CERTIFICATION D'ECE CONFORMÉMENT À L'ART. 15 DE LA DIRECTIVE SÉCURITÉ

Depuis la création de l'ACF en 2009, aucune demande de dérogation en matière de certification des Entités en Charge de l'Entretien (ECE) de wagons marchandises n'a été adressée à l'ACF.



CERTIFICAT / AGRÉMENT DE SÉCURITÉ ET AUTRES CERTIFICATS ACF

06

6.1 CERTIFICAT DE SÉCURITÉ UNIQUE ET AGRÉMENT DE SÉCURITÉ

Au cours de l'exercice 2025, l'ACF n'a pas évalué de dossier de demande de certificat de sécurité d'entreprises ferroviaires opérant sur le réseau national.

A la fin de l'année 2025, l'ACF a entamé l'évaluation de la partie nationale du dossier de renouvellement de l'entreprise ferroviaire « LINEAS SA ». Toutefois, la finalisation de cette évaluation interviendra au cours de l'année 2026.

Par ailleurs, l'ACF a reçu une demande relative à la partie nationale du certificat de sécurité de l'entreprise « CityRail a.s. », qui n'a jusqu'à présent pas opéré sur le réseau national. La finalisation de cette évaluation interviendra également au cours de l'année 2026.

Dans le cadre du PoE (Pool of Experts), l'ACF a été sollicitée à trois reprises par l'ERA de participer à des évaluations hors du cadre national.

Toutes ces demandes de certification nécessitent un certain nombre de réunions avec les requérants et les autres parties concernées (ERA, autres ANS, ...), le nombre dépendant de l'envergure de la demande (nombre de pays concernés) et de la qualité des dossiers accompagnant la demande.

Le tableau repris en **ANNEXE D** renseigne sur les certifications des acteurs ferroviaires utilisant le réseau ferré national.

6.2 AUTORISATION DE VÉHICULES ET D'INFRASTRUCTURES

Durant l'année 2025, les types de véhicules suivants ont été autorisés à circuler sur le réseau ferré luxembourgeois :

Type de véhicule	Cas d'autorisation
Alstom TRAXX3 MS VR01.5	Nouvelle autorisation + extension du domaine d'utilisation
SNCB HLE18	Nouvelle autorisation
CFL DD EMU 3C UM	Nouvelle autorisation
CFL DD EMU 6C	Nouvelle autorisation
Plasser&Theurer RM 900	Première autorisation
Plasser&Theurer RM 900 SAW	Première autorisation
Plasser & Theurer RM 900 AHM	Première autorisation
Stadler Eurodual ES-FR-LU	Extension du domaine d'utilisation
SNCF TGV 2N2 3UF	Nouvelle autorisation
SNCB AM08 Desiro	Nouvelle autorisation
Alstom TRAXX3 MS PR02	Nouvelle autorisation + extension du domaine d'utilisation

L'entité délivrant l'autorisation était l'ERA dans tous les cas.

Le tableau repris en **ANNEXE C** reprend les autorisations en matière de matériel roulant et des sous-systèmes fixes établies par l'ACF.

6.3 ENTITÉS EN CHARGE DE L'ENTRETIEN (ECE)

La législation luxembourgeoise actuelle ne prévoit pour l'ACF que la possibilité d'évaluer la capacité ECE du GI ou d'une EF lors de la certification de sécurité, cette certification en tant qu'ECE ne pouvant être valable que pour leur propre matériel roulant. Jusqu'à présent l'ACF n'a jamais été sollicitée pour une certification ECE, les EF en question se faisant certifier par un certificateur accrédité.

L'ACF a participé en 2025 à 2 réunions internationales du groupe de coopération des certificateurs de ECE organisé par l'agence ferroviaire européenne (visioconférences).

6.4 CENTRE DE FORMATION, CONDUCTEURS DE TRAIN ET EXAMINATEURS

Le seul centre de formation de personnel reconnu au Luxembourg est celui des CFL. L'attestation y relative a été établie en 2017 et renouvelée en 2022 valable du 04.10.2022 au 03.10.2027.

Ci-après l'évolution du nombre total de licences conducteurs de train depuis 2021 :

Total licences Dir. 2007/59 (UE)



Le nombre de licences valides a augmenté de 12,9% entre 2021 et 2025.

Le tableau ci-dessous reprend les activités de l'ACF depuis l'année 2021 en matière de licences de conducteurs de train :

LICENCES CONDUCTEURS	Nouv.	Renouv.	Modif.	Duplicata	Suspension au cours de l'année	Retrait au cours de l'année
2021	26	-	14	2	74	7
2022	46	161	11	3	103	14
2023	76	98	28	2	111	13
2024	77	30	10	2	69	9
2025	61	33	8	2	97	16

Au courant de l'année 2025 l'ACF a reçu 47 dossiers pour la reconnaissance comme examinateur conformément à la Décision de la Commission n° 2011/765/UE du 22 novembre 2011 concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

L'ACF a procédé à l'évaluation de ces 47 dossiers pour la reconnaissance comme examinateur, à savoir 7 nouvelles demandes, 32 mises à jour de dossiers existants et 8 demandes de renouvellement. En 2025 le nombre total de reconnaissances est resté stable. Les renoncements observés en 2024 ont été compensés par de nouvelles demandes.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre d'examinateurs reconnus par l'ACF à la fin de chaque année :

ENTITÉS	CFL EF	CFLcargo	CFL Centre Formation	DB	SNCB	LINEAS	HEXAFRET et SNCF Voyageurs	TOTAL
2021	13	5	11	1	6	6	15	57
2022	13	6	11	2	6	6	17	61
2023	15	6	12	1	4	4	15	56
2024	13	8	12	1	4	3	13	54
2025	15	7	12	1	4	4	12	55

6.5 AUTRE TYPE D'AUTORISATION OU DE CERTIFICATION

Le tableau ci-dessous renseigne sur les activités en matière d'autorisation de mise en service de sous-systèmes concernant l'infrastructure, le système contrôle-commande signalisation sol ainsi, que les avis émis par l'ACF concernant la réglementation d'exploitation technique établie par le GI. Ces autorisations et avis sont établis en conformité avec le cadre légal européen et national.

Type de document	Libellé
Autorisation de mise en service	Modernisation gare de Mersch
Autorisation de mise en service	Modernisation gare de Rodange
Autorisation de mise en service	Réaménagement des postes directeurs sur la ligne 1
Autorisation de mise en service	Sous-station Flebour
Avis adressé au Ministre	Règlement Général d'Exploitation technique (RGE) édition 2025

Pour donner suite à la transposition en droit national de la directive (UE) 2016/797 en 2021, l'ACF a introduit la possibilité pour le demandeur de faire une demande de dispense temporaire d'autorisation pour les projets pour lesquels une certification de vérification « CE » complète ne peut être obtenue avant la mise en service.

Les conditions et les modalités pour l'obtention d'une telle dispense sont décrites dans le document ACF « Document de référence – Sous-systèmes structurels (Infrastructures)- Cadre légal de procédures à appliquer en combinaison avec toute demande d'autorisation de mise en service de sous-systèmes liés à l'infrastructure ferroviaire », édition 04 du 19/04/2022.

Type de document	Libellé
Dispense temporaire d'autorisation	Modernisation gare de Rodange
Dispense temporaire d'autorisation	CRM Luxembourg – Faisceau R1
Dispense temporaire d'autorisation	Gare de Luxembourg, Aménagement des quais V et VI avec reconstruction du plan de voies
Dispense temporaire d'autorisation	Création d'un nouveau pôle d'échange à Howald
Dispense temporaire d'autorisation	Réaménagement des postes directeurs sur la ligne 1

Les dispenses délivrées par l'ACF ont une durée de validité moyenne de 14,5 mois, la plus longue étant de 28 mois et la plus courte de 4 mois.

Tous ces projets d'autorisation et d'avis nécessitent un certain nombre de réunions avec les requérants, le nombre dépendant de la complexité du projet et de la qualité des dossiers accompagnant les demandes. L'ACF offre la possibilité au requérant de débiter le projet par une réunion de pré-engagement.

6.6 CONTACTS AVEC D'AUTRES AUTORITÉS NATIONALES DE SÉCURITÉ

En matière de certificats de sécurité, les contacts avec d'autres ANS restent peu nombreux. Ceci est dû :

- au nombre réduit de certificats luxembourgeois à savoir :
 - 1 certificat unique Voyageurs (CFL)
 - 1 certificat unique Fret (CFLcargo)
 - 2 certificats uniques Fret pour des EF étrangères, à savoir LINEAS et HEXAFRET ;
- au nombre réduit de certificats pour des parties étrangères détenus par les EF luxembourgeoises (2 certificats pour les CFL et 2 certificats dans le cadre de leur CSU pour CFLcargo) ;
- aux entreprises demandereses qui ont montré par le passé un grand savoir-faire en matière de transport ferroviaire.

Une coopération entre l'EPSF, le SSICF et l'ACF dans le cadre de la surveillance des EF communes (EF ayant au moins 2 certificats dans les 3 Etats membres) a été établie depuis 2015.

L'ACF a signé des accords bilatéraux avec l'EPSF, le SSICF et l'EBA. Les détails de ces accords de coopération sont présentés au chapitre 7.3. Ils sont également disponibles sur le site internet de l'ACF :

<https://acf.gouvernement.lu/fr/accords.html>

6.7 ÉCHANGE D'INFORMATION ENTRE L'ACF ET LES ACTEURS FERROVIAIRES

Les réunions d'entrée et de clôture d'audit sont des occasions annuelles pour échanger avec les acteurs ferroviaires luxembourgeois sur tous les thèmes d'actualités.

Lors des évaluations d'une demande de certificat/agrément de sécurité ou lors des demandes d'autorisation de mise en service soit d'un véhicule soit d'éléments de l'infrastructure ferroviaire, les deux parties discutent le sujet concerné et donnent la possibilité d'échanger sur d'autres sujets.

L'ACF, à travers sa participation au RISC, au NSA Network et aux différents groupes de travail de l'ERA sur la révision des STI, a pu maintenir une vue globale des changements apportés par le paquet de révisions 2023 des STI et en tenir informés les différents acteurs du secteur ferroviaire. En particulier, en 2025, l'ACF, en tant que représentant du Luxembourg au RISC, a participé au vote de la nouvelles STI wagons et a informé le secteur sur les implications des modifications de celle-ci.

En outre, l'ACF continue à informer le secteur sur les modifications à venir, notamment en ce qui concerne la STI Telematics et les différents registres, dont notamment le RINF.

L'ACF se tient à la disposition de tout acteur du secteur ferroviaire et donne des conseils ou des clarifications.

Afin de promouvoir le cadre réglementaire en matière de sécurité auprès du secteur ferroviaire, l'ACF a transmis en 2025 des courriels d'informations au secteur comme des informations au sujet :

- des changements des documents référentiels et fiches normatives ;
- des nouveaux accords transfrontaliers ;
- de la nouvelle plateforme HOF ;
- de nouveaux règlements sur la cybersécurité ;
- des accidents et incidents au niveau national et international et
- des stipulations obligatoires à entamer par le secteur ferroviaire suite au JNS « Great Belt », au JNS « Gotthard base Tunnel » et au JNS « Broken Wheels ».

L'ACF a élaboré une stratégie et un plan de communication interne et externe. En premier lieu, une stratégie de communication respectant le cadre légal européen et national et fixant les valeurs inhérentes de la communication a été établie. Par la suite, un plan de communication, ressortant de cette stratégie, permettra d'organiser les publications internes et externes.

Elle se compose des éléments suivants :

- Promotion du cadre réglementaire ;
- Contrôle de l'application correcte de celui-ci par les acteurs ;
- Participation active de l'ACF à ses diverses adaptations.



SUPERVISION

07

7.1 STRATÉGIE, PLAN, PROCÉDURES ET PRISES DE DÉCISION

Stratégie

Grâce à ses activités de surveillance, l'ACF dispose d'une image globale du niveau de sécurité de chaque entité surveillée ainsi que du système ferroviaire national en général. La stratégie de surveillance se base essentiellement sur l'application du Règlement 2018/761/UE ainsi que des guides de l'ERA.

Les activités de surveillance menées par l'ACF comprennent notamment des audits, des inspections et des contrôles qui sont réalisés selon une approche par échantillonnage. L'ensemble des activités de surveillance vise à vérifier que les exigences réglementaires et les pratiques prescrites sont effectivement mises en œuvre, appliquées de manière cohérente et intégrées dans les opérations quotidiennes.

La stratégie de surveillance fait l'objet d'une revue régulière.

Plan de surveillance

L'ACF établit un plan de surveillance suivant sa stratégie de surveillance et en tenant compte du cycle de validité de la certification/reconnaissance ou de l'autorisation concernée.

Pour un **certificat de sécurité unique** ou un **agrément de sécurité**, les activités reposent sur la réalisation d'audits annuels ainsi que d'inspections déterminées en fonction de l'importance des activités exercées par l'entité surveillée. L'ACF applique également une approche fondée sur les risques, en accordant la priorité aux domaines présentant les risques les plus importants. Dans ce cadre, une attention particulière est portée à l'exploitation, aux changements apportés au système de gestion de la sécurité existant ainsi qu'à l'intégration et à la gestion des facteurs humains et organisationnels. Une importance est également accordée à l'amélioration continue et à l'évolution de la culture de sécurité au sein de l'entité surveillée.

Pour les **autorisations** de mise en service de sous-systèmes, les activités peuvent consister en des contrôles réalisés après leur mise en exploitation.

Le seul **centre de formation** reconnu fait l'objet d'un audit annuel.

Concernant les **examineurs** reconnus, les audits sont réalisés sur base d'échantillonnage, avec pour objectif de soumettre chaque examinateur à au moins un audit au cours de sa période de reconnaissance.

De manière générale, le plan de surveillance est adapté régulièrement durant l'année en cours, afin de tenir compte de la situation actuelle et considérer les informations collectées par différentes sources.

Procédures et prises de décision

Dans le cadre du système de la gestion de la qualité (SGQ), l'ACF a défini une procédure relative à la surveillance du secteur ferroviaire qui fait l'objet d'une revue régulière.

Tous les documents relatifs à la surveillance sont accessibles sous le lien électronique suivant : <https://acf.gouvernement.lu/fr/interoperabilite-securite/surveillance.html>

Auditeurs

Les activités de surveillance sont menées par une équipe d’audit composée d’un responsable d’équipe et d’experts techniques.

Le responsable d’équipe est nommé parmi les auditeurs de l’ACF qualifiés conformément aux exigences de la norme EN ISO 19011:2018. Il assure que l’équipe d’audit est composée de manière à disposer des compétences requises dans la pratique d’audit et dans le domaine faisant l’objet de la surveillance. Il veille à ce que chaque auditeur et lui-même améliorent leurs compétences de façon permanente. Dans ce cadre, des cours de formation continue et spécifique sont organisés.

La plupart des activités de surveillance, à l’exception des audits SGS, se basent sur des listes de contrôle afin de garantir que tous les domaines vérifiés sont couverts de manière identique et indépendamment de l’auditeur. De plus, chaque activité de surveillance est réalisée par au moins deux auditeurs de l’équipe. Ces approches assurent des évaluations cohérentes, objectives et équitables en garantissant la comparabilité des résultats des différentes activités.

7.2 RÉSULTATS DES ACTIONS DE SUPERVISION

Les activités d’analyse et d’échange basées sur les différentes notifications et rapports d’incidents/accidents constituent une activité régulière et cruciale au sein de la division Surveillance. Dans ce contexte, un registre est utilisé pour consigner systématiquement tous les accidents/incidents et assurer leur suivi. Ce registre constitue une source essentielle pour identifier les domaines nécessitant des activités de surveillance spécifiques.

L’ACF a mis en place une approche standardisée permettant d’évaluer les entités de manière semi-quantitative, tant au regard des différentes composantes du SGS que globalement en ce qui concerne leur niveau de maturité.

Actions de surveillance en 2025

Type action	Audits	Audits complémentaires	Inspections	Inspections complémentaires	Contrôles
2021	18	2	17	0	1
2022	9	1	21	1	0
2023	13	3	10	0	0
2024	10	1	11	0	0
2025	12	2	12	0	0

La division Surveillance a réalisé des audits annuels auprès de CFL cargo, CFL EF, CFL GI, LINEAS et HEXAFRET. Le centre de formation ainsi que six examinateurs ont également été audités.

Les inspections effectuées englobent divers sujets tels que les conducteurs, les infrastructures et les chantiers, entre autres.

Fiches de non-conformité et remarque établies en 2025

Bilan des NCs 2025		
Catégorie	Explication	Total
A	Élément bloquant ne répondant pas de manière satisfaisante aux exigences légales et / ou réglementaires et ayant un impact grave sur la sécurité ferroviaire.	1
B	Élément non-bloquant ayant un impact direct sur la sécurité ferroviaire et faisant l’objet d’une mise en conformité dans un délai défini.	2
C	Élément non-bloquant n’ayant pas un impact direct sur la sécurité ferroviaire et faisant l’objet d’une amélioration dans un délai défini.	27
CD	Remarque élément validé faisant l’objet d’une remarque d’amélioration et demandant un plan d’action du surveillé.	3

7.3 COORDINATION ET COOPÉRATION

Les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 encouragent les ANS des États membres de l’Union européenne à coopérer en matière d’autorisations des exploitants ferroviaires et des véhicules et ceci aussi dans le contexte d’une exploitation jusqu’aux gares frontières des Etats membres voisins.

Le règlement délégué (UE) 2018/761 requiert des ANS non seulement une coordination des activités de surveillance, mais aussi la dénomination d’une ANS comme chef de file pour les gestionnaires de l’infrastructure disposant d’un agrément de sécurité et des entreprises ferroviaires disposant d’un certificat de sécurité unique.

Dans ce contexte, l’ACF a conclu plusieurs accords bilatéraux, notamment avec l’EPSF, le SSICF et l’EBA.

Accord de coopération bilatéral entre l’EPSF et l’ACF

Cet accord vise la coopération entre les parties au regard des activités ferroviaires entre la France et le Luxembourg notamment en matière de circulations transfrontalières et internationales relatives au transport de passagers et de marchandises, les manœuvres dans les gares frontalières et la conduite des essais en ligne pour les autorisations des véhicules.

Aucune nouvelle annexe n’a été signée en 2025.

L’accord et ses annexes peuvent être consultés sur : <https://acf.gouvernement.lu/fr/accords/Accord-cooperation-EPSF-ACF.html>

En 2025, une action de surveillance conjointe entre l’EPSF et l’ACF a été réalisée le 27 février 2025.

Accord de coopération bilatéral entre le SSICF et l’ACF :

Aucune nouvelle annexe n’a été signée en 2025.

L’accord et son annexe peuvent être consultés sur : <https://acf.gouvernement.lu/fr/accords/accord-cooperation-ssicf-acf.html>

En 2025, aucune action de surveillance conjointe entre le SSICF et l’ACF n’a été réalisée.

Réunions communes entre l’ACF, l’EPSF et le SSICF

Concernant les activités communes entre l’ACF, l’EPSF et le SSICF, deux réunions de coopération ont eu lieu. L’une s’est déroulée du 23 au 24 avril 2025, organisée par l’EPSF à Amiens, et l’autre, organisée par l’ACF, du 29 au 30 octobre 2025 à Esch-sur-Alzette.

Accord de coopération bilatéral entre l’EBA et l’ACF

Bien qu’il n’existe pas encore une entreprise ferroviaire commune ou un gestionnaire d’infrastructure commun dans le sens des directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798, des pourparlers ainsi que l’échange de différents documents ont commencé en 2022 entre l’autorité nationale de sécurité de l’Allemagne et l’ACF.

Concernant la coopération en matière de sécurité et d’interopérabilité des activités ferroviaires entre l’ACF et l’EBA, l’annexe I « Definition der Grenzstrecken » et l’annexe III « Einheitliche Sicherheitsbescheinigung » ont été signées le 7 juillet 2025.

L’accord et ses annexes peuvent être consultés sur : <https://acf.gouvernement.lu/fr/accords/accord-cooperation-eba-acf.html>

Coordination au niveau européen pour les activités de surveillance

Pour des besoins spécifiques, le NSA Network peut créer des sous-groupes dédiés. Dans ce contexte, le sous-groupe « Supervision » a été mis en place en 2022 et l’ACF y participe dès sa création. Depuis 2023, l’ACF fait aussi partie du comité d’organisation. Entretemps, le groupe a défini un mode de fonctionnement comprenant quatre réunions en ligne par an et une réunion annuelle en présentiel. En 2025, l’ACF a participé aux cinq réunions, dont la réunion organisée à Bruxelles du 26 au 28 mai 2025.

Le groupe sert d’une part au partage d’informations, d’expériences et de bonnes pratiques ainsi qu’à l’élaboration de propositions et de prises de position pour parvenir à une compréhension commune. D’autre part, des thèmes spécifiques sont traités dans le cadre d’un programme de travail avec des priorités définies. Parmi les sujets figurent notamment :

- La supervision fondée sur les risques avec une initiative de l’ACF et du SSICF de créer un groupe de travail dédié en 2024 afin de développer des solutions concrètes. Piloté conjointement par les deux ANS, ce groupe de travail s’est réuni lors de cinq sessions en 2025.
- Le développement de profils de compétences pour les auditeurs avec l’objectif de développer à terme une formation commune sur les techniques d’audit SGS destinée aux ANS.
- Les contributions dans le cadre de la révision MSC et des guides associés, notamment du guide de supervision et, si nécessaire, l’élaboration d’autres documents d’orientation.
- La formalisation des échanges d’informations concernant l’interface entre les activités de supervision et de certification afin d’assurer une alimentation continue de ces deux processus.



APPLICATION DES MSC PERTINENTES

PAR LES EF, LE GI ET LES ECE

08

8.1 APPLICATION DE LA MSC RELATIVE AUX EXIGENCES EN MATIÈRE DE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (RÈGL. DÉLÉGUÉ MODIFIÉ 2018/762/UE)

Depuis 2009, l'année de création de l'ACF, toutes les EFs et le GI ont mis en place des SGS dès leur première demande de certificat ou d'agrément de sécurité. Toutes les évaluations faites au courant de ces années ont permis à l'ACF de valider la conformité par rapport aux exigences des textes légaux applicables.

Ceci a permis aux acteurs ferroviaires luxembourgeois d'acquérir une certaine maturité en la matière.

Communiqué du CFL GI 2025

Les autorités nationales de sécurité du Luxembourg et de la France, l'ACF et l'EPSF ont chacune délivré des agréments de sécurité aux CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure pour le RFL, pour le tronçon de ligne situé sur territoire français entre Dudelange-Usines et Volmerange-les-Mines (F) et pour le tronçon de la ligne 186 000 du RFN français, situé sur territoire français entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche (F).

L'application conforme de la MSC relative aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité par le GI, ressort des rapports d'évaluation dressés par les ANS mentionnées ci-dessus et des rapports des audits et des contrôles réalisés par les mêmes autorités.

Les suites attribuées par le GI mènent le cas échéant à des mesures d'amélioration, faisant l'objet du plan d'action sécurité, retravaillé annuellement et/ou d'autres initiatives ayant pour but de redresser des dysfonctionnements et d'assurer la conformité du système de management de la sécurité aux exigences applicables.

Communiqué de CFL EF 2025

Tous les processus et/ou documents en relation avec le SGS de l'EF CFL sont attribués à au moins une exigence reprise au règlement UE 2018/762, de manière à pouvoir démontrer en détail quel processus/document contribue à remplir quelle exigence dudit règlement. Cette manière de procéder permet de vérifier si toutes les exigences du règlement UE 2018/762 sont remplies.

À la suite de la reprise des processus du SGS, de l'ISO et de l'ECM dans le système IMS – Integrated Management System, une nouvelle structure, permettant de démontrer les interdépendances entre tous ces processus, a été mise en place.

Après la révision générale de l'ensemble des processus réalisée dans le cadre du renouvellement du Certificat de Sécurité Unique de l'EF CFL, et dans la continuité des travaux engagés depuis 2023, les actions menées en 2025 ont principalement visé l'optimisation des processus fusionnés et interfacés. Cet effort avait pour objectif de consolider et de simplifier le système IMS, afin de le rendre plus transparent et plus facilement accessible pour les utilisateurs.

Communiqué de CFL cargo 2025

CFL cargo s’inscrit dans le contexte organisationnel du groupe CFL actif sur le plan international, et plus particulièrement dans le cadre de la direction des activités Fret des CFL.

En matière de système de gestion de la sécurité, CFL cargo adopte le Système de Management Intégré (Integrated Management System - IMS) développé dans le cadre des activités Fret des CFL. Cet IMS se focalise sur le management des aspects qualité, sécurité et environnement. Il est construit de façon à permettre l’intégration d’autres domaines tels que l’exploitation ferroviaire ou la gestion et l’entretien de matériel roulant ferroviaire.

Dès lors, en sa qualité d’entreprise ferroviaire et de détenteur de véhicules, CFL cargo développe et maintient un système de management de la sécurité ferroviaire (Rail Safety Management System- RSMS) associé à l’IMS des activités Fret des CFL.

Le RSMS a pour but l’amélioration continue de la performance globale de CFL cargo. Cette approche structurée vise à fixer des objectifs et des indicateurs de suivi dans les domaines de la sécurité ferroviaire, de la sécurité-santé au travail, de la qualité, de la protection de l’environnement et de la sûreté qui permettent d’en mesurer l’efficacité.

Communiqué de HEXAFRET 2025

Hexafret met en œuvre le règlement délégué (UE) 2018/762 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité dans le document FR20021 « Direction et Engagement, Politique Sécurité ».

Ce document a pour objet de présenter la politique de sécurité d’Hexafret et de préciser les principes de définition et de partage des objectifs annuels fixés par l’entreprise.

Communiqué de LINEAS 2025

Le système de gestion intégré de Lineas a été mis en place, développé et implémenté conformément aux exigences du règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes pour les exigences du système de gestion de la sécurité en application de la Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 de la Commission.

8.2 APPLICATION DE LA MSC RELATIVE À L'ÉVALUATION ET À L'APPRÉCIATION DES RISQUES (RÈGL. D'EXÉCUTION MODIFIÉ (UE) 402/2013)

Expérience de l’entité

L’application de la Méthode de Sécurité Commune relative à l’évaluation et à l’appréciation des risques étant devenue de plus en plus fréquente permet de conclure qu’elle est désormais devenue un outil accepté et utile pour le GI et les EFs titulaires de certificats de sécurité permettant la circulation sur le réseau national. Comme l’ACF ne figure pas en tant qu’entité d’évaluation du risque, les connaissances en la matière se limitent au Règlement d’exécution (UE) N°402/2013 et des connaissances basiques de l’évaluation même.



Tableau récapitulatif des applications du règlement modifié UE 402/2013

Comme le reflète le tableau ci-après, les cas d’application du règlement de la Commission par les acteurs luxembourgeois ont augmenté en 2025 par rapport aux exercices précédents, pour atteindre un total de 200. Aucun changement n’a été jugé être significatif.

Types de modifications		2021	2022	2023	2024	2025
NOMBRE DES APPLICATIONS	Véhicules et Sous-Systèmes Structurels	94	73	97	101	155
	Opérationnelles et Organisationnelles	36	48	26	45	45
	Total	130	121	123	146	200
DONT JUGÉES SIGNIFICATIVES	Véhicules et Sous-Systèmes Structurels	1	0	0	0	0
	Opérationnelles et Organisationnelles	0	0	0	0	0
	Total	1	0	0	0	0

Réactions des parties prenantes - Communiqué du CFL GI 2025

En 2025, les services du GI ont réalisé 28 évaluations de changements dont 18 présentaient une incidence sur la sécurité. Aucun changement n’a été évalué comme étant significatif. 24 évaluations de changement étaient de nature technique et 4 étaient de nature organisationnelle.

Parmi les changements techniques évalués, les changements suivants peuvent être mis en exergue :

- Suppression du PN13 à Dommeldange
- Gare de Clervaux- Adaptation de la vitesse pour l’itinéraire d’entrée à chemin de glissement court
- Gare de Bettembourg- Réaménagement du souterrain Nord pour piétons et cyclistes
- Mise en œuvre d’un nouveau dispositif d’immobilisation de la voie
- Gare de Luxembourg- Mise en service des parties «Centrale» et «EscherbiERG»
- Réévaluation des traversées de service à Wiltz
- Modifications apportées au Livre 2 « Sécurité du personnel – Travaux sur les voies et aux abords des voies »
- Renouvellement des voies à Fentange
- Projet Howald/Triage 2025- Nouveaux signaux au triage de Luxembourg

Communiqué de CFL EF 2025

L’appréciation des risques selon la méthode sécurité commune est mise en œuvre au sein de l’EF CFL par application de « l’Instruction de Service - Maîtrise des changements aux conditions d’exploitation selon la Méthode de Sécurité Commune définie par le Règlement d’exécution (UE) N° 402/2013 modifié par le Règlement d’exécution (UE) N° 2015/1136 (MSC-EAR) ». Le champ d’application ainsi que le processus à appliquer y sont expliqués en détail. L’exécution et la gestion des analyses de risques relatif à un changement, tout comme la gestion du Registre des Dangers, tel que stipulé par l’Instruction de Service, se font intégralement à l’aide du logiciel IMS.

Parmi les 148 analyses de risques effectuées, 132 analyses ont été jugées comme n’affectant pas la sécurité et 16 analyses de risques ont été jugées comme affectant la sécurité mais n’étant pas significatives.

Le nombre d’analyses de risques réalisées en 2025 a presque doublé par rapport au nombre d’analyses de risque effectuées en 2024. Cette augmentation s’explique principalement par la réalisation de 85 analyses de risques relatives à la nouvelle série d’automotrices AE2400. Ces analyses trouvent leur origine dans les adaptations courantes apportées par le constructeur aux engins lors de leur phase de fabrication. Ces modifications doivent également être implémentées sur les automotrices déjà livrées et en exploitation. Les analyses de risques réalisées portent donc majoritairement sur l’évaluation de l’impact de ces modifications sur l’exploitation des automotrices en service commercial.

Communiqué de CFL cargo 2025

L’application et l’utilisation de la MSC-EAR est décrite dans le système de gestion de la sécurité de CFL Cargo en différents processus :

- Le processus FRET-M06-DPA « Gestion du changement et des risques » ;
- Le document RF_056-DSF « Gestion des risques », y compris le registre des risques ;
- Le document RF_057-DSF « Gestion du Changement – Évaluation et appréciation des risques ferroviaires (MSC-EAR) ».

Expérience

L’application de la Méthode de Sécurité Commune relative à l’évaluation et à l’appréciation des risques, étant fréquente et appliquée systématiquement, permet de conclure qu’elle est désormais un outil accepté et utile pour l’entreprise ferroviaire CFL Cargo, titulaire du certificat de sécurité unique.

Réactions des parties prenantes

Les acteurs du système ferroviaire de CFL Cargo (Direction générale, département opérationnel, Direction du matériel roulant) adhèrent à l’application de cette Méthode de Sécurité Commune.

Nombre de cas d’application

Les cas d’application du Règlement d’exécution (UE) n°402/2013 de la Commission, afin de répondre aux évolutions souhaitées au sein de l’entreprise en 2025, ont atteint un nombre total de 18. Parmi ces 18 analyses du changement, 6 analyses du changement concernant le matériel roulant sont également de type organisationnel et opérationnel.

Identification des cas d'application

- Création d'une fonction d'Opérateur de manœuvre (ODM)
- Prise en considération et intégration des problématiques liées à l'exploitation des engins moteurs Euro6000
- Uniformisation des règles relatives à la gestion des enregistrements de conduite des trains au sein de l'EF CFL cargo
- Changement organisationnel et fonctionnel de CFL cargo S.A
- Extension du périmètre d'exploitation des ODM

Communiqué de HEXAFRET 2025

Le règlement d'Exécution (UE) 402/2013 de la commission concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques est décliné aux bornes de HEXAFRET dans le document FR20031 « Méthode de Sécurité Commune (MSC) pour l'évaluation des risques – gestion des changements organisationnels opérationnels et techniques ».

Les acteurs du changement sont formés à la mise en œuvre du document FR20031 ainsi qu'à l'utilisation de son support associé. Ce support permet sous la forme d'une trame de définir les acteurs, de décrire le changement, de définir ses impacts sur les processus du SGS et le qualifier. Les analyses de risques alimentent le registre des dangers. La mise en œuvre de l'évaluation et l'appréciation des risques à travers ce processus de surveillance des activités ne présentent aucune difficulté particulière.

En 2025, la Direction Sécurité Qualité RSE a poursuivi l'accompagnement des entités dans leurs analyses.



8.3 APPLICATION DE LA MSC AUX FINS DU CONTRÔLE QUE DOIVENT EXERCER LE GI, LES EF ET LES ECE (RÈGLEMENT (UE) 1078/2012)

L'application correcte de la MSC est régulièrement contrôlée par l'ACF lors des activités de surveillance. Depuis 2009, l'ACF constate que les contrôles internes sont réalisés globalement de façon satisfaisante.

Communiqué par CFL GI 2025

En application du règlement (UE) N° 1078/2012, un processus dédié aux contrôles détermine les activités de contrôle et un relevé des contrôles récapitule l'ensemble des types de contrôle exercés par les services du GI pour vérifier la mise en œuvre conforme des processus et des procédures. Au-delà des procédures, le dispositif de contrôle intègre des opérations de surveillance de l'état des installations ferroviaires et des ouvrages d'art du RFL.

Les activités de contrôle intègrent des contrôles aux postes directeurs, des contrôles de sécurité aux chantiers, des inspections de matériel roulant, des inspections de véhicules secondaires, ainsi que des contrôles du personnel exerçant des tâches de sécurité. Ils sont orientés en fonction des risques et du retour d'expérience pour anticiper la reproduction d'événements du même type ou se rapportant à la même cause.

Le cas échéant, les mesures correctives ou préventives appropriées sont enregistrées dans les plans d'actions des entités qui servent à communiquer les décisions prises et les mesures pour la maîtrise des risques de manière transparente au personnel concerné.

Le GI a entamé une démarche de centralisation des actions issues des activités de contrôle qu'il poursuit en 2026. Cette initiative vise à améliorer l'efficacité du suivi de la mise en œuvre des actions ainsi que du reporting associé.

En parallèle le GI travaille à harmoniser les interventions de contrôles réalisés à travers son organisation par un nombre élevé de personnel, dans le but d'agir sur la cohérence de ces interventions et d'atteindre un niveau de qualité homogène.

Résultats des contrôles

Le Service Exploitation Infrastructure a réalisé 168 **contrôles aux postes directeurs** et 185 **contrôles individuels** du personnel chef de circulation pour remonter cinq écarts nécessitant un traitement au-delà du domaine de compétence du Service EI.

Les analyses des **instructions européennes** dans les régions ont remonté des irrégularités sur 6,47% des 4.200 instructions européennes établies.

Les responsables des équipes des unités du Service Maintenance Infrastructure ont réalisé 576 **contrôles individuels** de leur personnel affecté à des tâches de sécurité. Les contrôles ont permis de remonter six écarts.

Le GI a réalisé des inspections sur le matériel remorqué incorporé dans les trains ayant circulé sur le RFL. Parmi les 205 trains (3887 wagons) de fret, 78 trains (1124 wagons) incorporent 919 wagons transportant des marchandises dangereuses selon RID. 32 irrégularités ont été constatées au total, dont deux irrégularités RID.

A l'occasion des 24 inspections réalisées sur les trains de service du service MI, la section GI/QSE-UIIN a relevé deux écarts. La même section a initié courant 2025 des inspections dont l'objectif consiste à contrôler le maintien de la conformité des véhicules secondaires après leur admission à la circulation sur le RFL. Trois inspections ont fait remonter 4 écarts. Etant donné que la phase de test démontre la plus-value des contrôles, la démarche sera poursuivie en 2026.

La Cellule d'assistance GI/QSE a réalisé **huit audits internes de processus** et **huit inspections** à propos de sujets identifiés sur base du REX comme prioritaires en matière de sécurité ferroviaire. Les audits ont fait ressortir 10 écarts, les inspections ont constaté 18 écarts.

Outre, l'encadrement des services de la Direction Gestion Infrastructure a réalisé tout au long de l'année 123 **audits Sécurité** portant, à côté de sujets relatifs à la sécurité-santé au travail, sur des procédures de sécurité ferroviaire.

Les chantiers de projets d'infrastructure ont fait l'objet de 63 contrôles de sécurité qui visent l'aménagement, la sécurité sur les lieux de chantier ainsi que la mise en œuvre des procédures par les **prestataires externes**. Sur ces contrôles, 33 contrôles ont fait remonter des écarts.

Au-delà des contrôles, le GI a traité 966 cartes-rapport lui transmises par les EF.

A côté des activités de contrôle énoncées, le GI a réalisé sa **revue de direction** de l'exercice 2024 au mois de février, couvrant l'activité de l'ensemble des processus d'intérêt du SMS et en présentant une évaluation de la performance annuelle. La revue de direction de l'année 2024 a mené à 8 actions d'amélioration.

Contrôles par des organismes externes

En 2025, le système de management du GI a fait l'objet d'un audit et de trois inspections réalisées par l'ACF. L'audit a relevé deux non-conformités mineures et une remarque. Les trois inspections ont conduit à cinq non-conformités mineures.

L'EPSF a réalisé un contrôle opérationnel Infrastructure Voie sur le tronçon de ligne situé entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche. Aucun écart n'a été relevé.

Un audit de surveillance de la certification ECE du GI a relevé 3 non-conformités non critiques.

Communiqué par CFL EF 2025

Stratégie, plan, procédures et prises de décision

La démarche de la mise en œuvre de la méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les exploitants ferroviaires s'inscrit au sein des exigences du Groupe CFL par l'application du document intitulé « ORDRE GÉNÉRAL N°14 - ORGANISATION DE LA SECURITE DU GROUPE CFL », qui regroupe la gestion de la sécurité ferroviaire, sécurité au travail ainsi que de la sécurité routière.

Au sein de l'EF CFL, le processus « Contrôle de la sécurité dans le cadre de l'IMS » du SGS trouve application afin de contrôler la mise en œuvre de la méthode de sécurité commune par l'EF CFL. Dans le cadre de ce processus, les audits constituent l'outil principal de mise en œuvre de ce contrôle. Pour ce faire, un plan quinquennal est établi, servant à définir la fréquence avec laquelle les processus du SGS de l'EF CFL sont audités.

Dans le cadre du système de gestion de la qualité de l'EF CFL, un plan triennal définit la fréquence avec laquelle les processus spécifiques du système de management de la qualité ISO 9001 : 2015 de l'EF CFL sont audités.

Dans le cadre du système de gestion de la maintenance de l'EF CFL (ECM), un deuxième plan triennal définit la fréquence avec laquelle les processus spécifiques du système de maintenance, conformément au règlement UE 2019/779, de l'EF CFL sont audités.

A partir de ces plans d’audits pluriannuels cités ci-dessus, un plan d’audit annuel IMS unique 2025 fut établi. Le plan d’audit annuel IMS unique de 2025 couvre donc aussi bien les exigences d’audit par rapport au règlement UE 2018/762, de la norme ISO 9001 :2015 ainsi que du règlement UE 2019/779. Dans le cadre de ce plan d’audit annuel unique 2025, les 62 audits planifiés furent tous exécutés dans l’année visée.

Dans le cadre d’autres obligations (contrats, accords, etc...) de l’EF CFL, un total de 14 audits supplémentaires a été réalisé (p.ex. audits spécifiques dans le cadre de la sécurité ferroviaire ou de la sécurité/santé au travail).

Un ensemble de +/- 60 auditeurs (toutes hiérarchies confondues) ont réalisé ces 76 audits. En général, la réalisation d’un audit se fait dans un créneau de +/- 4 heures (préparation, exécution et rédaction du rapport).

Des objectifs de sécurité annuels sont fixés au niveau du Groupe CFL, de l’EF CFL ainsi que des différents Services de l’EF. L’ensemble de ces objectifs de sécurité est regroupé, sous la dénomination « Plan d’action SECURITE du Groupe CFL 2025 », par le Service « Sécurité, Sûreté et Environnement » du Groupe CFL.

Dans le cadre de ce « Plan d’action SECURITE du Groupe CFL 2025, partie EF CFL », la bonne exécution de tous les audits et de tous les contrôles planifiés constituent un des objectifs de sécurité primaires afin de mettre en œuvre et de garantir une amélioration continue du SGS, et donc ainsi du niveau de sécurité de l’EF CFL.

Dans le cadre de la surveillance des collaborateurs, spécialement pour ceux affectés à des tâches critiques de sécurité, un plan de surveillance annuel est établi.

Résultats des actions de monitoring

Dans le cadre des 76 audits effectués en 2025, 918 constations ont été saisies. L’évaluation des 918 constations se répartit en 515 constatations pour lesquelles les exigences furent jugées remplies, 198 constatations pour lesquelles les exigences furent jugées partiellement remplies, 105 constatations pour lesquelles les exigences furent jugées non-remplies et finalement 100 constatations pour lesquelles les exigences furent jugées non applicables.

Les 303 constatations jugées comme partiellement et non-remplies, des propositions d’amélioration ainsi que toutes autres constatations issues d’autres sources entraînant des actions d’amélioration ont mené à l’établissement de 472 mesures, dont 222 mesures étaient clôturées et 200 mesures se trouvaient en cours d’analyse/exécution au 01.01.2026. Une cinquantaine de mesures furent abrogées pour diverses raisons.

Le nombre important de mesures, soit encore en cours, respectivement encore sous analyse en début de 2026 s’explique du fait qu’un tiers des audits n’a été exécuté qu’au quatrième trimestre 2025. Toutes ces mesures sont reconduites en 2026.

Aucune des constations remontées n’a été évaluée comme « inacceptable au niveau de la sécurité » au point de vue gestion du risque.

Parmi les mesures citées ci-dessus, une cinquantaine de mesures correctives/d’amélioration furent établies dans le cadre de la sécurité/santé au travail, de rapports d’incidents ferroviaires et autres.

Dans le cadre de la surveillance des collaborateurs, spécialement ceux affectés à des tâches critiques de sécurité, le plan de surveillance annuel a été correctement mis en œuvre et respecté. Les écarts constatés dans le cadre de ce plan de surveillance furent traités de cas par cas.

Coordination et coopération

Le système de gestion de la sécurité de l’EF CFL, adapté aux exigences de la Directive 2016/798 fin 2019, a été soumis à une mise à jour continue ainsi qu’à une optimisation/simplification en 2025. En effet, la gestion des processus et des audits de sécurité SMS au travers du logiciel IMS a permis d’assurer une

surveillance continue de l’actualité des processus du SGS de l’EF CFL. Quelques 70 processus ont été révisés au courant de 2025.

Complémentairement à la stratégie de contrôle interne expliquée ci-dessus, l’autorité nationale luxembourgeoise « ACF » a effectué l’audit annuel du système de gestion de la sécurité de l’EF CFL mi-novembre 2025 ainsi que 5 Inspections/Contrôles inopinées au courant de l’année 2025.

L’audit s’est clôturé par l’établissement de la part de l’autorité nationale de sécurité de 5 constations classées « mineures ».

Les contrôles et inspections inopinées se sont clôturés par l’établissement de 10 constations « non-conformités mineures », toutes été clôturées en 2025.

Communiqué par CFL cargo 2025

Stratégie, plan, procédures et prises de décision

La surveillance et les contrôles s’appliquent notamment aux principales caractéristiques des activités qui peuvent avoir un impact significatif sur le niveau de la sécurité ferroviaire des prestations proposées dans le cadre des certificats de sécurité détenus par le Groupe CFL cargo.

La surveillance et les contrôles sont assurés par la hiérarchie ainsi que la Direction de la Sécurité Ferroviaire. Ils prennent, chacun dans son périmètre d’action, toutes les mesures pratiques pour prévenir, réduire et maîtriser les principaux risques ferroviaires pouvant résulter de ces activités.

La mise en œuvre des dispositions du RSMS permet de garantir la conformité de la réalisation des activités et des prestations notamment en termes de sécurité ferroviaire.

Résultats des actions de monitoring

Les actions de monitoring sont réalisées conformément au plan de contrôle et de surveillance de CFL cargo. Le registre des risques est mis à jour à partir notamment des analyses des changements, des retours d’expérience (REX) et des mesures de contrôle (audits, inspections, etc.).

En 2025, dans le cadre de ses actions de monitoring des écarts ont été relevées.

Des plans d’action ont été élaborés pour assurer la conformité et le bouclage des écarts avec la réglementation et le système de gestion de la sécurité. La résolution de ces écarts permet à CFL cargo de s’inscrire dans une démarche d’amélioration continue.

Coordination et coopération

La Direction de la Sécurité Ferroviaire de CFL cargo accompagne les pilotes d’actions et Dirigeants concernés par les changements.

La maîtrise des risques liés à l’activité de CFL cargo dans sa qualité d’entreprise ferroviaire et de détenteur de matériel roulant couvrent aussi bien les risques liés aux activités assurées exclusivement par CFL cargo dans sa qualité d’Entreprise Ferroviaire, que ceux partagés avec d’autres EF et/ou des GI et de ses partenaires.

La Direction de la Sécurité Ferroviaire CFL cargo définit et gère les interfaces avec les entités de production, les services opérationnels, les Clients et ses Partenaires.

Communiqué par HEXAFRET 2025

Les contrôles exercés sont réalisés conformément à la MSC 1078/2012 qui est déclinée dans le document FR20040 « Le Dispositif de Surveillance ». Le contrôle vérifie la bonne application du SGS. A ce titre, ce processus doit déceler dès que possible les défaillances dans l'application des processus du SGS, des procédures et de l'environnement de travail.

Stratégie, plan, procédures et prises de décision

Plan d'audit 2025

Dans le cadre de l'application du document FR20070 « Sécurité de la Production de HEXAFRET

(Partenariat, Sous-traitance et demande de prestations) », le programme de planification prévoit un contrôle sur les opérations sol sous-traitées à l'EF CFL Cargo sur l'exercice 2025.

Monitoring réalisé par FRET SNCF

Monitoring personnel de conduite

Conformément au SGS, chaque conducteur d'engin moteur certifié au réseau Luxembourgeois a bénéficié d'au moins un accompagnement sur ce réseau.

Ce suivi n'a pas mis en évidence d'écart majeur vis-à-vis de l'application des procédures et vis-à-vis des compétences du personnel pour les opérations liées à la conduite des trains sur le réseau Luxembourgeois.

Chaque conducteur d'engin moteur a suivi la journée de formation annuelle collective CFL 2025.

Monitoring opérateurs sol du sous-traitant CFL Cargo

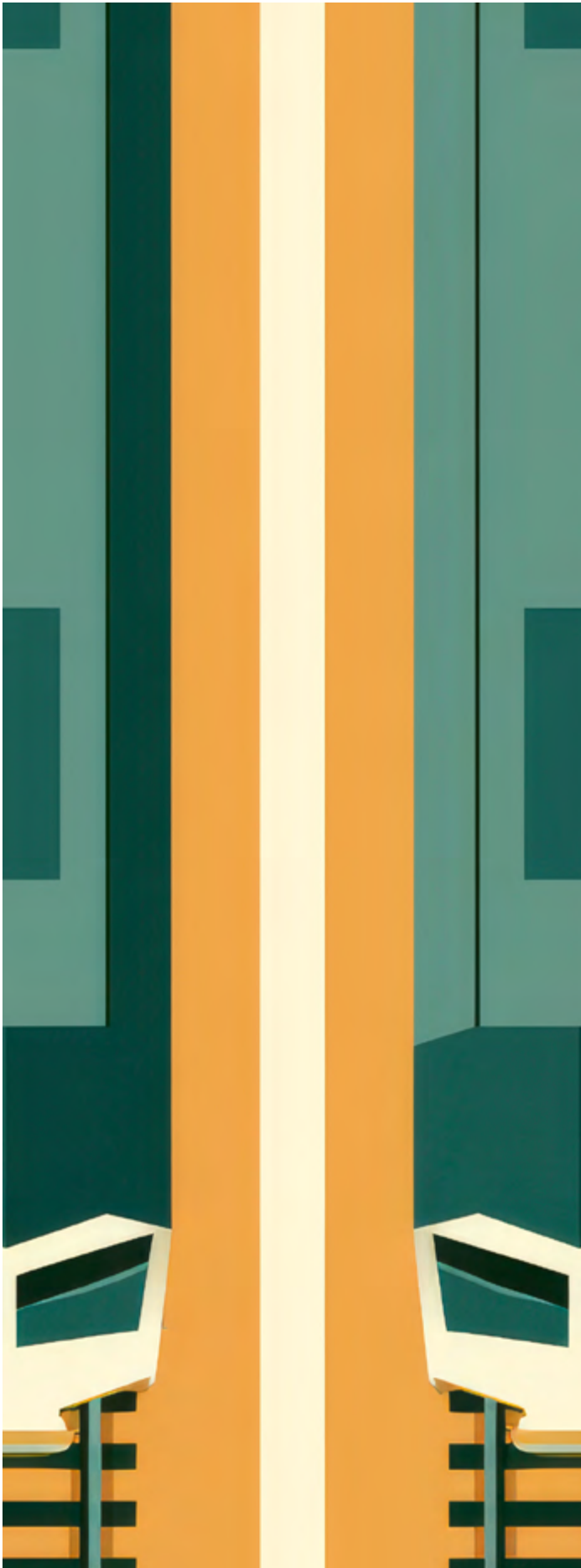
Comme le prévoit le SGS Hexafret, le monitoring des opérateurs au sol est réalisé par CFL Cargo. Un contrôle du sous-traitant a été réalisé en 2025.

Le résultat global du contrôle est « Acceptable » (« Satisfaisant » au niveau du management et « Acceptable » au niveau de la mise en œuvre des procédures).

La Réunion Annuelle Sécurité s'est déroulée le 19/02/2026. A cette occasion, le bilan des indicateurs sécurité est réalisé.

Coordination et coopération

Dans le cadre de la surveillance de l'ETCS sur le réseau luxembourgeois, Hexafret a poursuivi l'envoi trimestriel du REX ETCS à l'ACF.



Communiqué de LINEAS 2025

Lineas s'efforce continuellement de standardiser les processus dans les différents pays où nous sommes actifs. Cette standardisation inclut également la surveillance.

Dans nos efforts de standardisation en fonction de la MSC pour la surveillance, nous devons nous conformer aux exigences nationales déviant de la norme (par exemple, la catégorisation pour le rapport à l'ANS, la manière de rapporter, ainsi que la garantie que notre application est conforme aux variations entre les pays, comme les types de signalisation, etc.).

Ces déviations représentent une charge de travail supplémentaire, étant donné que la numérisation et l'automatisation n'est pas possible, et exercent une pression sur le système et la qualité des données en raison du facteur d'erreur humaine.

8.4 PARTICIPATION ET MISE EN PLACE DE PROJETS DE L'UNION EUROPÉENNE

Communiqué par CFL cargo 2025

CFL cargo a participé en 2025 à plusieurs groupes de travail.

Thème JNS « Accident in the Gothard base tunnel with focus on broken wheels »

JNS 4.0 sera inclus dans le Plan de Management Sécurité Ferroviaire 2026 mais le SAIT196 peut encore provoquer des changements.

Incidents rupture marchepieds

SAIT 176-> Incidents rupture marchepieds.

Campagne de remplacement des marchepieds prévue au Plan de Management Sécurité Ferroviaire 2026.

CULTURE DE SÉCURITÉ

09

Les démarches entamées par le secteur ayant pour but d'améliorer la culture de sécurité « Safety Culture » au sein de leurs entreprises sont largement soutenues par l'ACF ainsi que par l'Agence sur le plan de l'Union européenne.

9.1 ÉVALUATION ET SURVEILLANCE DE LA CULTURE DE SÉCURITÉ

Communiqué par CFL GI 2025

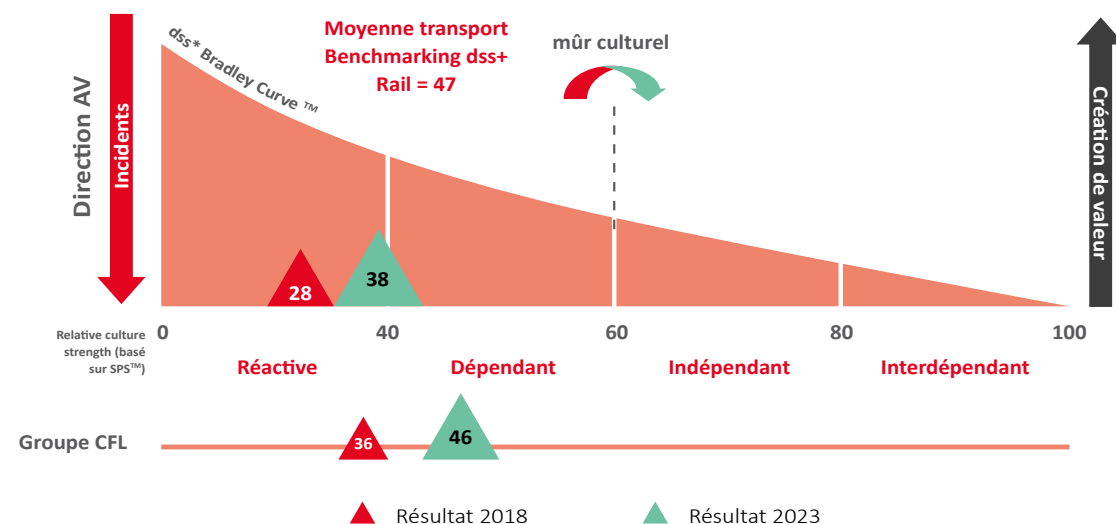
En tant qu'entité du Groupe CFL, la Direction Gestion Infrastructure suit les initiatives du groupe en termes de culture de sécurité et y contribue par des actions dédiées. Pour évaluer sa culture de sécurité le Groupe CFL a participé en 2025 au sondage „ERA Safety Climate Survey“. Cette démarche permet de mesurer à travers une contribution de tous les collaborateurs, comment ces derniers perçoivent l'organisation, son engagement pour la sécurité et comment chacun se comporte individuellement vis-à-vis de ces engagements.

Lors de ce sondage, 40,9% de la population des CFL ont participé, dont 44,1% de la population de la Direction Gestion Infrastructure (contre 23,6% en 2023 et 16,2% en 2021). Fort est de constater que le personnel, à travers l'augmentation nette du taux de participation, s'intéresse davantage au management de la sécurité ou à l'amélioration de la culture de sécurité. Les résultats quant à eux présentent des baisses sur tous les attributs du modèle « ERA Safety Culture Model 2.0 » évalués, à l'exception des attributs « Remontée d'information » et « Amélioration », prouvant le succès des engagements pris en termes de participation du personnel et de volonté de l'organisation à accorder des mesures d'améliorations aux remontés d'informations.

L'objectif étant de progresser sur tous les attributs du modèle, la Direction Gestion Infrastructure a réalisé des évaluations des résultats du sondage avec l'encadrement supérieur pour en tirer les enseignements utiles au développement de l'organisation.

Communiqué par CFL EF 2025

Dans le cadre de l'évaluation et la surveillance de la culture de sécurité, les CFL ont commandité une entreprise externe en 2019 ainsi qu'en fin 2023 afin de faire évaluer leur culture de sécurité. Cette évaluation s'est réalisée sur base de la courbe de Bradley.



D'après l'évaluation précitée, l'EF CFL se trouve dans un stade de « Culture sécurité dépendante ». Ce stade se caractérise par le fait que la sécurité est assurée en mode « réactif », en réaction à la suite d'un événement. La sécurité se traduit par l'exécution de « contraintes réglementaires ». Cette culture se base sur le respect et faire respecter les règles, l'engagement de la Direction, la Formation ainsi que la répression et la discipline.

Evaluation de la culture de sécurité par l'EAR et par l'UIC

Dans le prolongement de la participation de l'EF CFL à l'évaluation de la culture sécurité menée en collaboration avec l'ERA en 2021, une deuxième évaluation a été réalisée en 2023 afin d'analyser l'évolution de la culture sécurité au sein de l'EF CFL.

Par ailleurs, l'EF CFL a participé, au début de l'année 2023, à la « Peer Review » organisée par l'UIC, afin de contribuer à l'établissement d'une vision européenne de la culture de sécurité des entreprises ferroviaires.

Sur base des résultats de l'évaluation réalisée en 2023 par la société indépendante, ainsi que des conclusions issues de la participation à l'évaluation de la culture sécurité en coopération avec l'ERA en 2023, et à la « Peer Review » organisée par l'UIC, la stratégie d'évolution future et de surveillance de la culture de sécurité des CFL a été révisée. Pour l'EF CFL, cinq piliers principaux en ont été dégagés :

- Objectifs de moyen à tous les niveaux
- Prise de conscience des risques
- Présence terrain
- Landlord infra & métier
- BlueKanGo + Pyramide des événements

Le détail des actions à engager (projets) relatives à ces piliers a été élaboré par des groupes de travaux dédiés au courant de 2024 (voir le rapport annuel sécurité de 2024 pour plus de détails). Ces actions, qui sont complètement en ligne avec la Safety Railmap 2028, se sont poursuivies en 2025.

La prochaine évaluation externe de la culture sécurité est prévue pour 2028.

Communiqué par CFL cargo 2025

CFL cargo intègre les facteurs organisationnels et humains (FOH) dans son organisation par une approche systématique d'analyse et de prise en considération des risques. Cette approche comprend :

- l'élaboration d'une stratégie et l'utilisation d'expertises et de méthodes reconnues dans le domaine des FOH ;
- l'identification et l'analyse des risques opérationnels, organisationnels et techniques liées au type, à l'étendue et au domaine des opérations réalisées par CFL cargo. Ces risques incluent ceux découlant des FOH tels que la charge de travail, la conception du travail, la fatigue ou l'adéquation des procédures, ainsi que les risques générés par les activités des parties intéressées ;
- ce traitement des risques associés à la conception et à l'utilisation de l'équipement, des tâches, des conditions de travail et des dispositions organisationnelles, en tenant compte des capacités humaines ainsi que des limites et des influences sur les performances humaines ;
- la gestion des risques de sécurité associés aux actifs physiques tout au long de leur cycle de vie, de la conception à l'élimination.

L'élément clé de l'amélioration continue est l'utilisation d'un modèle permettant de poser des questions lors de la gestion des risques ou des changements, de la définition des supports et des ressources nécessaires à l'exploitation, du suivi, des investigations, de la conception ou de la refonte des outils ou des procédures.

CFL cargo utilise le modèle FOH 5x5 afin d'améliorer sa performance en matière de FOH.

En 2025, l'objectif poursuivi par CFL cargo reste identique en associant pleinement la performance de la sécurité avec le développement de la culture sécurité : « Plus nous développons la culture sécurité, plus nous contribuons à la maîtrise de la sécurité ».

Chaque activité de CFL cargo est confrontée à différents types de risques dont les enjeux sont variés, tels que la qualité, la sécurité ferroviaire et la sécurité et santé au travail.

Les objectifs poursuivis par CFL cargo consistent à faire partager à tout le personnel la conviction que la maîtrise des risques n'est jamais totalement acquise et que penser les risques au-delà de ce que révèlent les accidents les plus fréquents ayant cours à CFL cargo permettra de produire l'anticipation nécessaire pour faire face à l'imprévu.

Il est donc essentiel de comprendre ce qu'est la culture de sécurité, de partager une vision des risques les plus importants, d'agir sur les performances de sécurité, d'impliquer le management et les opérateurs de terrain, de trouver un équilibre pertinent entre sécurité réglée (les procédures, gestes métier, etc.) et sécurité gérée.

Le système de gestion de la sécurité de CFL cargo est documenté dans toutes ses parties ; il existe un engagement résolu en faveur d'une application systématique des connaissances et méthodes relatives aux facteurs humains.

En particulier, chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête, avec analyse conclusions sur les causes de l'événement, y compris les facteurs organisationnels, humains ayant contribué à l'événement.

De plus, en 2025, CFL cargo a poursuivi son engagement dans son processus de recherche d'une amélioration continue sur les risques générés par les services produits par ses partenaires.

Communiqué par HEXAFRET 2025

Au sein de la Direction Sécurité Qualité RSE, le Pôle Compétences FOH & Transformation Managériale est intervenu régulièrement sur les enquêtes le nécessitant en support du Pôle Incidentologie & Enquête pour l'analyse des Evénements Sécurité et directement sur demande des Zones Régionales, appelées autrefois Usines, concernant l'application de la méthode Juste & Equitable (J&E) pour caractériser les écarts individuels dans le cadre d'un fait sécurité.

Les Zones Régionales mettent en œuvre le J&E sur les dossiers SEF et SST prévus dans la politique d'Hexafret décrite dans FR21152 « Déploiement de la méthode J&E à Hexafret », FR20042 « Traitement des accidents et des incidents – REX », FR21323 « Accidents du travail et maladies professionnelles » :

- Les événements SEF à HPA (Haut Potentiel d'Apprentissage) pour lesquels on demande un niveau d'enquête approfondie,
- Les Accident du Travail (SST) à HPA et/ou qui résultent d'une infraction à une Règles Qui Sauvent,
- Si une sanction est envisagée pour un fait sécurité.

Communiqué par LINEAS 2025

L'année 2025 s'est inscrite dans la continuité des progrès réalisés au cours des années précédentes, avec un accent particulier mis sur le renforcement de la gouvernance. Cette démarche s'est notamment traduite par une clarification des rôles et responsabilités, ainsi que par une définition plus précise des objectifs et une formalisation accrue des différentes instances de pilotage.

Ce renforcement de la gouvernance a permis de soutenir efficacement le management dans la diffusion d'un message cohérent en matière de sécurité, de santé et de bien-être au travail, ainsi que dans son application uniforme à tous les niveaux de l'organisation.

Par ailleurs, le nouveau directeur SHC a mené une analyse conceptuelle qui a conduit à l'élaboration d'une Roadmap stratégique SHC articulée autour de cinq piliers stratégiques pour la période 2025-2028.

À la fin de l'année 2025, et dans la continuité des actions prévues pour 2026, ces initiatives ont été consolidées au travers d'un « contrat SHC » conclu avec les différents pays, engageant l'ensemble des équipes autour d'objectifs communs visant l'amélioration continue de la sécurité, de la santé et du bien-être au travail.

9.2 INITIATIVES ET PROJETS RELATIFS À LA CULTURE DE SÉCURITÉ

Communiqué par CFL GI 2025

Les initiatives poursuivies par le GI s'articulent autour des engagements principaux déterminés au niveau Groupe CFL et des actions déterminées par l'encadrement de la Direction Gestion Infrastructure en réponse à l'évaluation des résultats du sondage de l'ERA.

Ainsi, le développement de la culture de sécurité passe par :

- La présence sur le terrain : la Direction Gestion Infrastructure valorise davantage toutes les occasions amenant son personnel encadrant à se déplacer sur le terrain, tels que la réalisation de contrôles, la conduite d'enquêtes, la pratique de dialogues de sécurité ;
- La conscience du risque : la Direction Gestion Infrastructure mise essentiellement sur les outils de communication et de sensibilisation journalière du personnel, tels que « croix de sécurité », « rendez-

vous risque » et « STOP60 ». Introduits dans le Service MI, les dialogues Sécurité réalisés par le personnel spécialement formé et le signalement d'observations instantanées via l'application BlueKanGo, permettent de prendre connaissance de situations à risque en campagne et de comportements à risque ;

- La cascade des objectifs, respectivement la communication des objectifs du GI par l'encadrement supérieur via la ligne hiérarchique à la base : le but est de répartir l'information quant aux objectifs (annuels) et les orientations stratégiques de l'organisation au personnel, de fonder la conscience de la contribution par équipe et individuelle au résultat de l'organisation et d'inciter l'ensemble du personnel à prendre part.

Au-delà des initiatives communes exprimées au niveau Groupe CFL, le GI porte davantage de l'attention aux attributs du Safety Culture Model évaluées le plus défavorablement à l'issue du sondage. Il s'agit des attributs liés au principe fondamental « Comprendre la réalité des situations de travail » et au levier « Renforcer ».

Communiqué par CFL EF 2025

La réalisation pratique des 5 piliers, tels que repris au chapitre 9.1, se subdivise en plusieurs projets par pilier. Les projets déjà clôturés en 2024 ne sont pas repris dans cette liste.

Pour le pilier des objectifs de moyen :

- Réalisation d'entretiens sécuritaires individuels pour les populations isolées.
- Elaboration d'un questionnaire/guide, analyse et évaluation des résultats, mesures d'amélioration.
- Réévaluation des risques avec les agents concernés dans les ateliers. Définition des analyses à réévaluer et des groupes de travail.

Pour le pilier de la prise de conscience des risques :

- Incorporer les risques à la formation de base.

Pour le pilier de la présence terrain :

- Définition et lancement d'un plan d'actions sur le sujet « présence terrain ».
- Campagne de communication et d'information du programme
- Mise en œuvre et suivi du programme présence terrain

Pour le pilier Landlord :

- Suivi et REX du concept Landlord

Communiqué par CFL cargo 2025

A l'identique des années précédentes, CFL cargo poursuit son action de s'engager dans une démarche apprenante vers une culture de la sécurité positive, saine et mature.

Promouvoir la culture de la sécurité nécessite l'engagement commun de la direction jusqu'aux collaborateurs à agir en toute sécurité, afin que la prévention des risques devienne une priorité partagée.

CFL cargo a ainsi acquis la conviction qu'il faut encourager le personnel, sur l'ensemble de la ligne hiérarchique, et y compris ses partenaires à signaler et à traiter les informations relatives à la sécurité constatées dans l'exploitation opérationnelle.

En 2025, l'objectif poursuivi par CFL cargo a été d'associer pleinement la performance de la sécurité avec le développement de la culture sécurité ; « plus on développe la culture sécurité, plus on contribue à la maîtrise de la sécurité ».

CFL cargo a la volonté de poursuivre son positionnement en tant que partenaire actif et contributeur au fonctionnement du système ferroviaire en passant d’un stade de normatif à celui d’intégré pour contribuer davantage à la maîtrise du niveau de la sécurité ferroviaire.

Communiqué par HEXAFRET 2025

Actions en faveur des managers pour une meilleure prise en compte des FOH et le développement de la culture de sécurité

Programme de Transformation Managériale Sécurité (Savoir Voir / Savoir Dire) devient SODA (Savoir Observer et Dialoguer pour Agir) :

La démarche permet de renforcer les compétences de nos managers en développant six compétences managériales (savoir observer, savoir intervenir, savoir recadrer, savoir sensibiliser, savoir encourager, savoir accompagner) au travers de deux compétences transverses (Savoir Observer et Savoir Dialoguer). Et ceci dans le but de faire évoluer nos comportements en encourageant les comportements sûrs et en corrigeant les comportements à risques pour permettre d’amener le niveau de maturité managériale de « Réactif » à « Interdépendant ».

L’acronyme SODA remplace le sigle SVSD, car les notions Observer et Dialoguer sont plus en adéquation avec la philosophie de la démarche. Cette nouvelle terminologie fait plus appel aux interactions souhaitées. Cette démarche est en finalisation de déploiement. Le déploiement du dernier établissement a été initiée en 2024, s’est poursuivie en 2025 et devrait se clôturer fin 2026, début 2027.

Pour maintenir les compétences et faire face au turn-over, une démarche de pérennisation a été mise en place. Elle s’appuie sur une mutualisation des ressources transverses sur les Zones Régionales.

Référentiels / Guide / Supports pédagogiques :

Un portefeuille documentaire est maintenu à jour régulièrement par le pôle FOH sur les thèmes :

- Principe d’intégration des Facteurs Organisationnels et Humains dans le management de la sécurité,
- Développement de la Culture Sécurité chez Hexafret,
- Développement des Compétences Non Techniques pour une meilleure gestion des menaces et des risques,
- Déploiement de la méthode Juste et Equitable à Hexafret,
- Cahier des charges et réponse pédagogique de la démarche de Transformation Managériale Sécurité (SODA).

Continuation de la mise à disposition de fiches d’animation, présentées aux managers lors de Webcast, pour permettre une animation au travers de la conscience de risques.

Formations / Animation :

- Intervention dans les sessions de formation des nouveaux DPX et DAP : notions sur le leadership en sécurité, mécanisme des erreurs, développement des Compétences Non Techniques, traitement J&E des Evènements Sécurité,
- Infus’écu : dispositif qui permet de proposer des mini séances de 30 minutes pour présenter un sujet par l’expert de la Direction Sécurité Qualité RSE (DSQRSE) concerné afin d’améliorer la polycompétence sur les thèmes de sécurité (exemples de thèmes présentés en 2025 : module incendie, campagne désherbage, S@fety, prev@fret, ...)
- Elaboration d’une journée de formation au profit des chefs de service Hexafret sur le sujet du Leadership. Il y est abordé la posture nécessaire pour ce type de poste. Des outils d’observation ainsi des clefs afin de mieux dialoguer lors de la découverte d’une situation à risque.

Actions en faveur des agents pour une meilleure prise en compte des FOH et le développement de la culture de sécurité

- Utilisation du « jeu sur la découverte des Compétences Non Techniques » utiles dans différentes situations métiers au cours des « journées Sécurité » mises en place par les Zones Régionales,
- Plaquelette Briefing : continuation de la promotion de la pratique de fiabilisation Briefing. Mise à disposition d’un support attractif pour permettre aux managers d’échanger avec leurs agents sur les caractéristiques impératives d’un briefing réussi, REX à réaliser en 2026 suite à une action dans la PAS,
- Vidéos pour développer la Conscience des Risques session 2 : L’évolution de la Culture Sécurité, en outre, par l’amélioration de la conscience des risques des opérateur est un fils conducteur des prochaines années chez Hexafret.
- Promotion de la Vidéo Conscience Risques-2-les erreurs les plus communes, 6 vidéos à dispositions des managers :
 - Communications imprécises,
 - Briefing incomplet,
 - Erreur d’itinéraire,
 - Mauvais positionnement de l’agent,
 - Immobilisation, cale oubliée,
 - Immobilisation incomplète.

Actions en faveur de l’évaluation de la culture de sécurité

Participation du pôle FOH de la DSQRSE aux différents GT afin de préparer l’arrivée de la nouvelle Grille de Maturité Sécurité et permettre aux Zones Régionales de s’autoévaluer sur leur Culture Sécurité en 2026.

9.3 COMMUNICATION RELATIVE AUX INITIATIVES ET PROJETS RELATIFS À LA CULTURE DE SÉCURITÉ

Communiqué par CFL GI 2025

Le personnel est informé des résultats du sondage et des initiatives dégagées à la suite de l'évaluation du résultat.

Au-delà des moyens de communication en place, telles que l'application « Inside CFL » et le magazine interne « Inside », des newsletters thématiques et des affiches papier et sur écrans dans les différents locaux, la communication passe par la voie hiérarchique au personnel.

La communication ne se limite pas aux initiatives en relation avec le sondage, mais porte de manière générale sur les engagements stratégiques, les actions annuelles qui se retrouvent dans le plan d'action Sécurité, ainsi que sur le retour d'expérience à la suite d'événements, de presque-accidents ou de remontées de situations ou comportements dangereux.

Des exemples de canaux de communication et de sensibilisation du personnel, mais également de partage des expériences entre le personnel et de parties externes sont notamment :

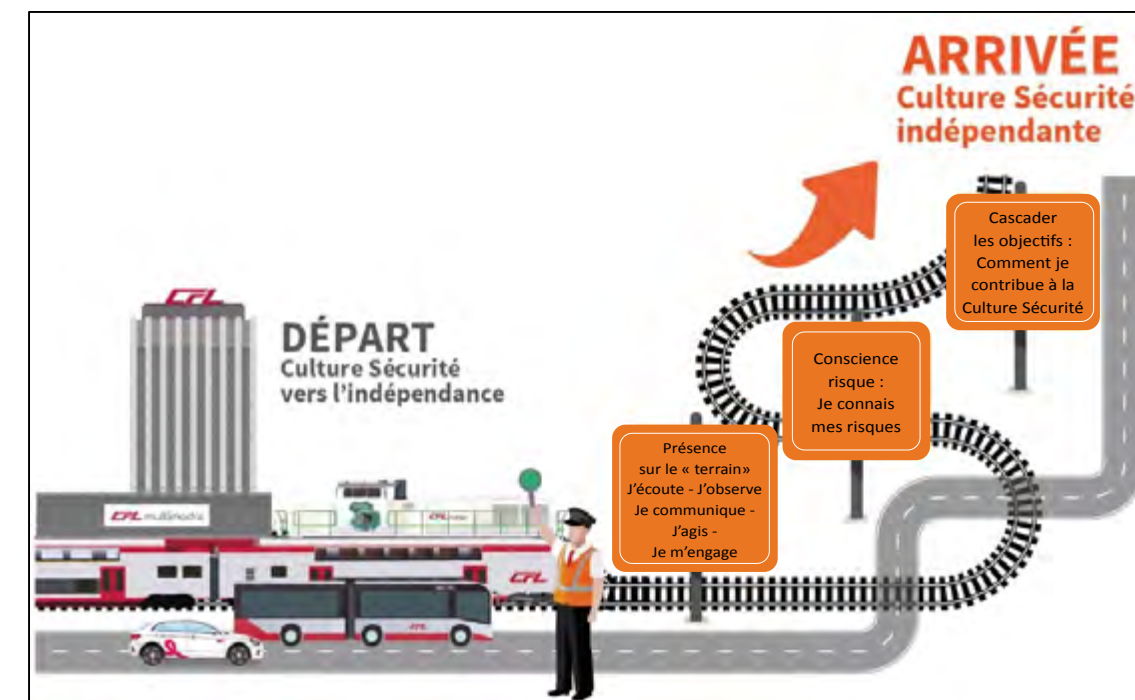
- La journée de sécurité (Safety Day) que le groupe CFL organise une fois par an pour le personnel des CFL. Les directions, les services et les filiales ont la possibilité d'organiser et de participer à des ateliers ou à des colloques au sujet de la sécurité au sens large (sécurité ferroviaire, sécurité-santé au travail, ...) ;
- La journée « D'Sécherheit a mir » (« La sécurité et nous-mêmes »), organisée par le Service MI pour son personnel d'encadrement, comblée de partages d'expérience et de travaux pratiques en groupes ;
- Des sondages réguliers (tous les 3 à 4 ans) auprès du personnel des CFL pour évaluer le niveau de satisfaction et susciter la remontée d'informations ;
- La participation au Safety Climate Survey de l'ERA ;
- Des « roadshows » autour de la stratégie des CFL.

Communiqué par CFL EF 2025

La « Migration vers une culture de sécurité indépendante » se base sur le plan d'action dit « Railmap 2028 ». Ce plan d'action, communiqué à tous les collaborateurs, reprend toutes les initiatives et projets afin d'atteindre le niveau de la culture de sécurité indépendante en 2028.

Le suivi de la réalisation des actions reprises sur la « Railmap » se fait majoritairement au travers des « Objectifs de Sécurité » regroupées dans le « Plan d'action SECURITE du Groupe CFL » tel que décrit au chapitre 8.3, rubrique « Stratégie, plan, procédures et prises de décision ».

Safety Railmap 2028



Communiqué par CFL cargo 2025

Les orientations sécurité pour 2026 sont établies en prenant en compte les objectifs de CFL cargo, les évolutions connues des organisations, la revue de direction, les résultats des activités de surveillance exercées par les différentes autorités nationales de sécurité, la mise en œuvre des exigences du 4ème paquet ferroviaire, notamment pour ce qui relève de la prise en compte du facteur humain ainsi que le retour d'expérience.

À la suite de l'évolution des exigences en matière de gestion des compétences, CFL cargo a intégré ces nouvelles dispositions dans son système de gestion. À cet effet, des adaptations ont été apportées aux processus ainsi qu'à la documentation associée.

Afin d'assurer une transition efficace, CFL cargo a entrepris les actions suivantes :

- Communication auprès de l'ensemble du personnel concernant la coexistence et l'application parallèle des anciennes et des nouvelles exigences durant la période de transition ;
- Formation et accompagnement de l'encadrement opérationnel afin de garantir une bonne compréhension des nouvelles exigences ainsi que leur mise en œuvre effective sur le terrain.

Communiqué par HEXAFRET 2025

Animation SharePoint :

- Les campagnes sécurité et nouveaux supports pour développer les compétences sont mis en avant via des « billets d'actu » en page d'accueil du SharePoint Sécurité accessible à tout agent Hexafret.
- Les fiches REX sont mises à disposition sur le SharePoint Sécurité.

Néant.



AUTRES SUJETS

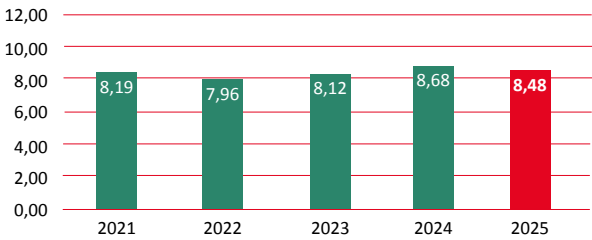
10

A. INDICATEURS DE SÉCURITÉS COMMUNS

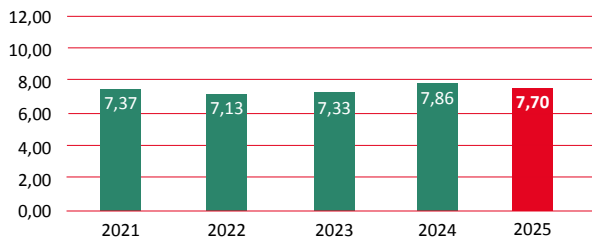
A.1 Données de référence ISC

Données de référence 2025	
Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)	8.48
Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)	7.70
Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)	0.34
Nombre de millions kilomètre-train autre (millions km-ta) ¹	0.44
Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)	547
Nombre de millions de tonnes kilomètre (millions t-km)	214

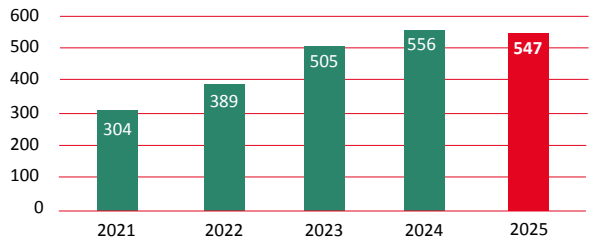
1. Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)



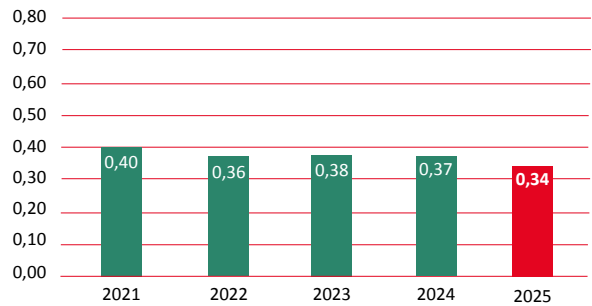
2. Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)



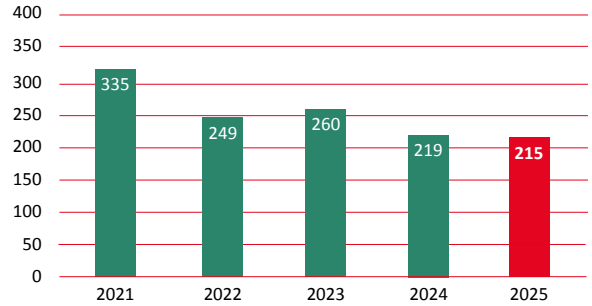
4. Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)



3. Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)



5. Nombre de millions de tonnes kilomètre (millions t-km)



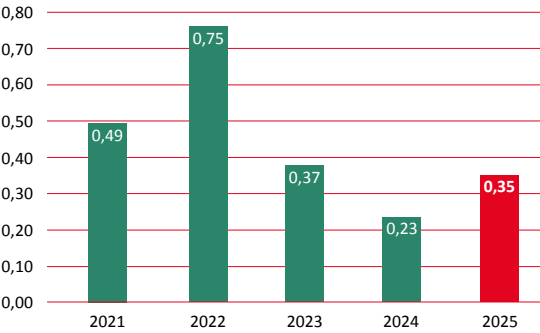
1 Les trains haut-le-pied ont été repris dans les km-train autre

A.1.1 Indicateurs relatifs aux accidents

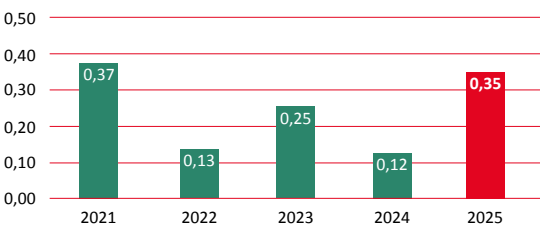
A.1.1.1 Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accidents

Accidents types 2025	Nombre	Nombre par million km-t
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	0	0,00
Déraillements de trains	0	0,00
Accidents aux passages à niveau, y compris piétons	0	0,00
Accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement	3	0,35
Incendies dans le matériel roulant	0	0,00
Autres	0	0,00
TOTAL	3	0,35

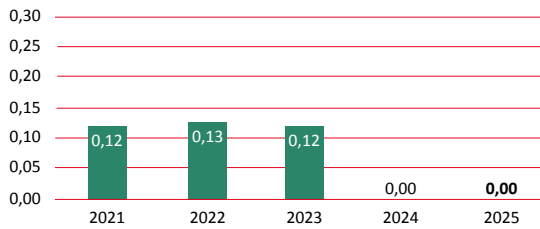
1. Nombre total d'accidents significatifs par Mio km-train



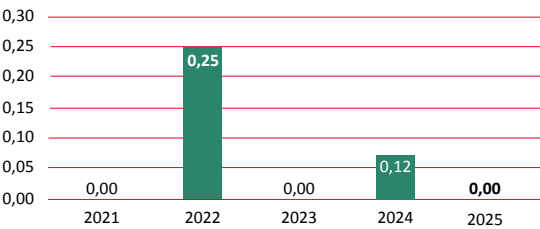
4. Nombre d'accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement par Mio km-train



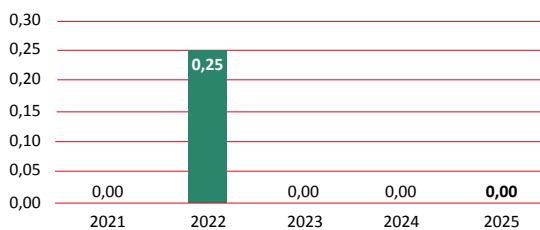
2. Accidents aux passages à niveau, y compris piétons par Mio km-train



5. Nombre total de collisions de trains par Mio km-train, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit



3. Incendies par Mio km-train

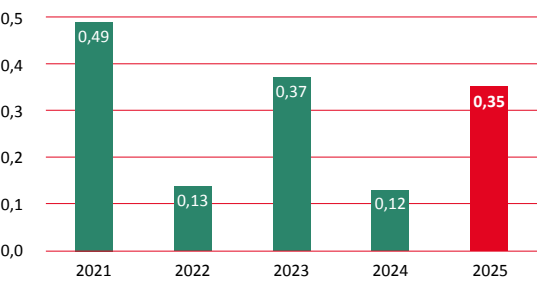


A.1.1.2 Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) de personnes blessées et personnes tuées par types de personnes et par type d'accidents

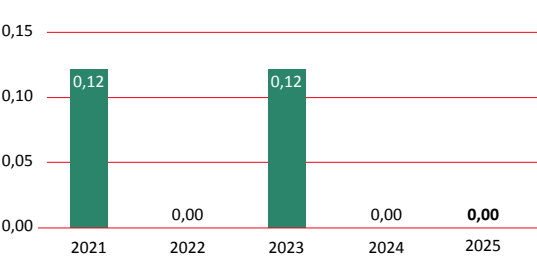
Accidents types 2025	Nombre	Nombre par million km-t	Nombre par million p-km	Nombre par million km-tv
Passagers	0	0,00	-	-
Personnels, y compris sous-traitants	0	0,00	-	-
Usagers des passages à niveau	0	0,00	-	-
Personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires	3	0,35	-	-
Autres	0	0,00	-	-
TOTAL	3	0,35	-	-

Nombre par million p-km = Nombre par million de passagers km.
Nombre par million km-tv = Nombre par million de km-train voyageurs.

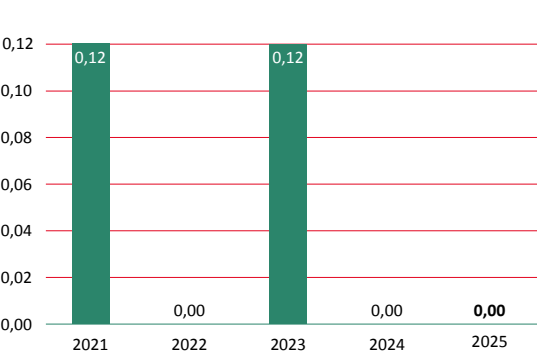
1. Nombre total de personnes grièvement blessées et tuées par Mio km-t



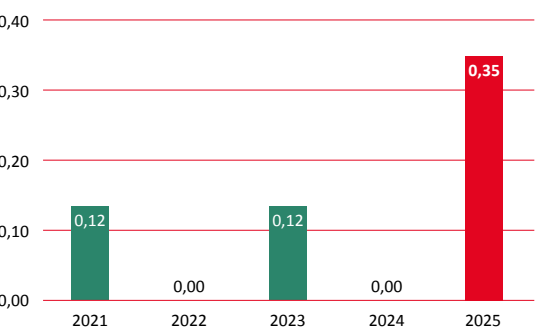
4. Nombre de personnes grièvement blessées et tuées par Mio km-t
Catégorie : Personnels, y compris sous-traitants



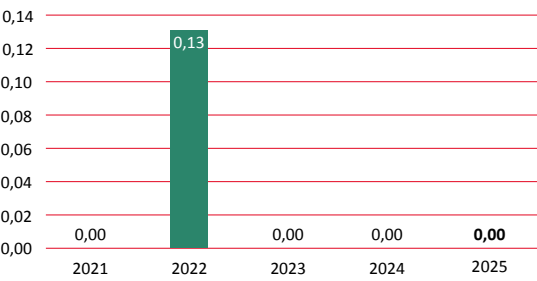
2. Nombre de personnes grièvement blessées et tuées par Mio km-t
Catégorie: Usagers des passages à niveau



5. Nombre de personnes grièvement blessées et tuées par Mio km-t
Catégorie: Personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires



3. Nombre de personnes grièvement blessées et tuées par Mio km-t
Catégorie: Autres personnes



A.1.2 Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) d’accidents lors de transport de marchandises dangereuses.

Accidents avec marchandises dangereuses 2025	Nombre	Nombre par million km-t
Accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses	0	0
Accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses	0	0
TOTAL	0	0

Depuis l’établissement du premier rapport annuel en 2009, aucun accident sévère lors du transport de marchandises dangereuses n’a été constaté.

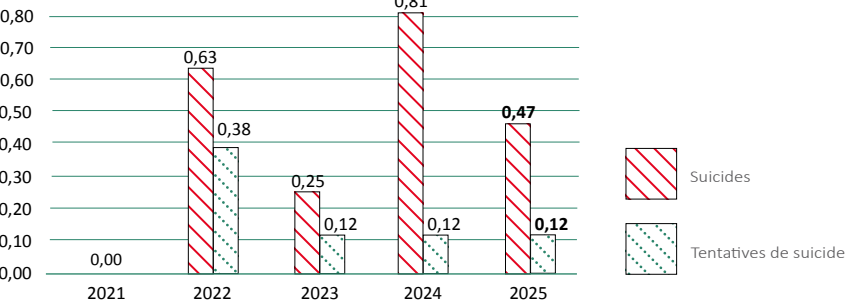
A.1.3 Indicateurs relatifs aux suicides et aux tentatives

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) de suicides et tentative.

Suicides 2025	Nombre	Nombre par million km-t
TOTAL	4	0,47

Tentatives de suicides 2025	Nombre	Nombre par million km-t
TOTAL	1	0,12

1. Nombre relatif de suicide et tentatives de suicides par (Mio km-train)



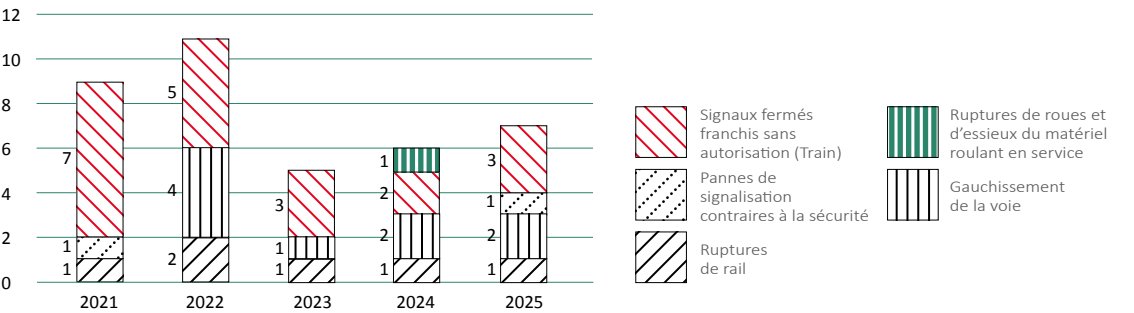
A.1.4 Indicateurs relatifs aux précurseurs d’accidents

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) et par type de précurseurs

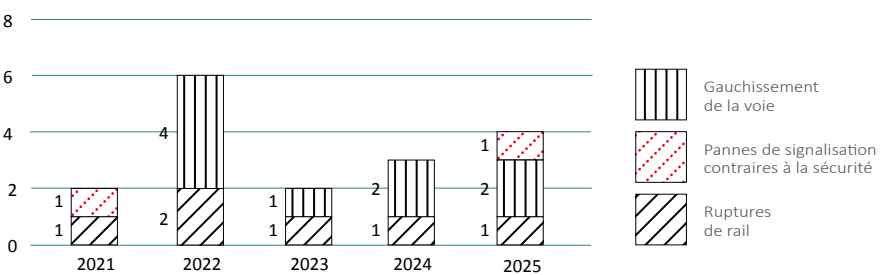
Précurseurs types 2025	Nombre	Nombre par million km-t
Ruptures de rail	1	0,12
Gauchissements de la voie	2	0,24
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	1	0,12
Signaux fermés franchis sans autorisation trains	3	0,35
Ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service	0	0,00
TOTAL	7	0,83
Signaux fermés franchis sans autorisation mouvements de manœuvre	16	1,89
Roues et toiles de roues fissurées	0	0,00

Un franchissement de signal par mouvement de train a eu comme conséquence une mise en danger.

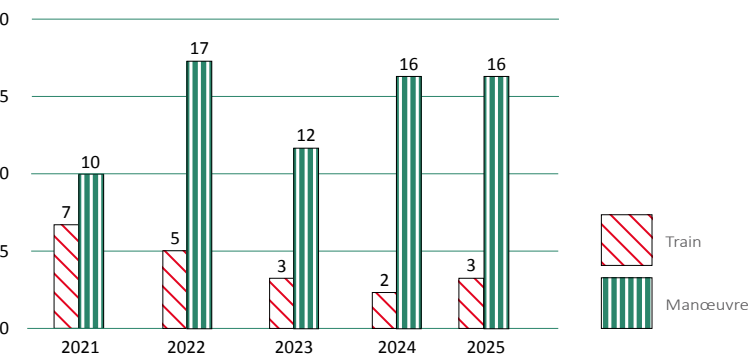
1. Précurseurs



2. Rupture rail / Gauchissement voie / Panne signalisation



3. Nombre de signaux fermés franchis sans autorisation



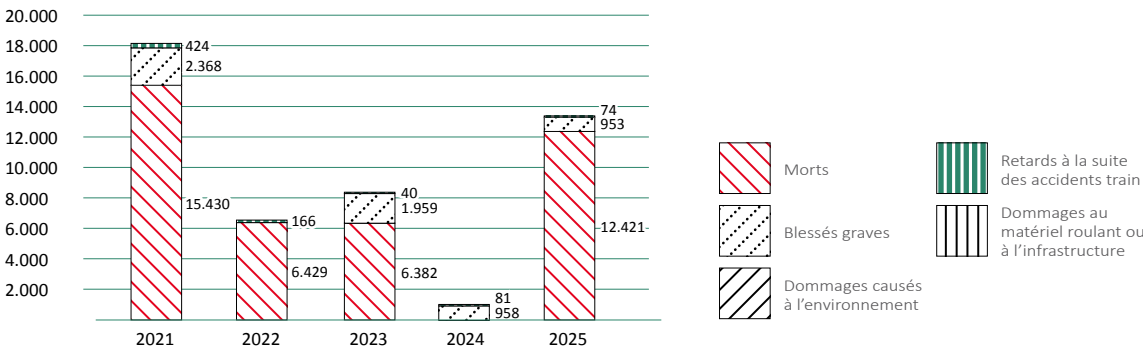
A.1.5 Indicateurs relatifs à l’impact économique des accidents

Coût total et relatif par million de kilomètre-train (million km-t) en euros et par type de coût.

Seulement l’impact économique des accidents significatifs est pris en compte dans le tableau ci-dessous.

Coût 2025	Milliers €	Milliers € par million km-t
Nombre de morts multiplié par la valeur de prévention d’un mort	12421	1464
Nombre de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d’un blessé grave	953	112
Nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d’un mort ou blessé grave	13374	1576
Coûts des dommages causés à l’environnement	0	0
Coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l’infrastructure	0	0
Coûts des retards à la suite d’un accident	74	9
TOTAL	13448	1585

Coûts en milliers €



Remarque : les taux de répartition ont été pris sur la journée entière en appliquant un taux de 70 % de travailleurs et de 30 % de non-travailleurs. Les étudiants empruntant le rail ont été comptés parmi les travailleurs.

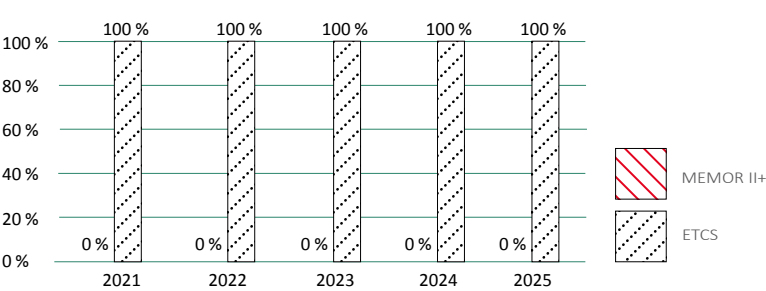
A.1.6 Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l’infrastructure et à sa remise en œuvre

A.1.6.1 Système de Protection Automatique des Trains (PAT)

Indicateurs 2025	ETCS
Pourcentage des voies dotées d’un système PAT en service	100 %
Pourcentage des signaux fixes principaux et fixes avancés ¹ dotés d’un système PAT en service	100 %
Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels (estimation)	100 %

Il est important de noter que pour les signaux de voie barrée non équipés d’ETCS, la vitesse de circulation est très réduite par rapport aux vitesses maximales autorisées sur la pleine ligne, ainsi le risque d’un accident/incident grave est fortement réduit.

Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels



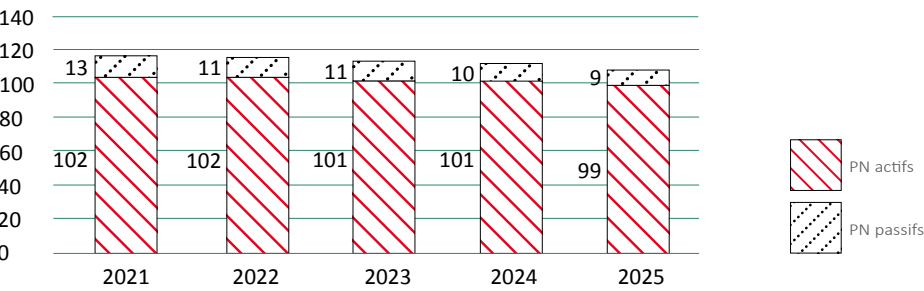
A.1.6.2 Nombre de passages à niveau (total, par km de ligne, par km de voie et par type de passage à niveau)

a) Passages à niveau actifs par type	Nombre ²	par km de ligne (271 km)	par km de voie (677 km)
i) Manuel	17	0,063	0,025
ii) Automatique avec avertissement côté usagers	5	0,018	0,007
iii) Automatique avec protection usagers (inclus PN avec avertissement et protection)	77	0,284	0,114
iv) Protection côté rails	0	0,000	0,000
TOTAL	99	0,365	0,146
b) Passages à niveau passifs	Nombre ²	par km de ligne (271 km)	par km de voie (677 km)
TOTAL	9	0,033	0,013
c) Passages à niveau actifs et passifs	Nombre ²	par km de ligne (271 km)	par km de voie (677 km)
TOTAL	108	0,399	0,160

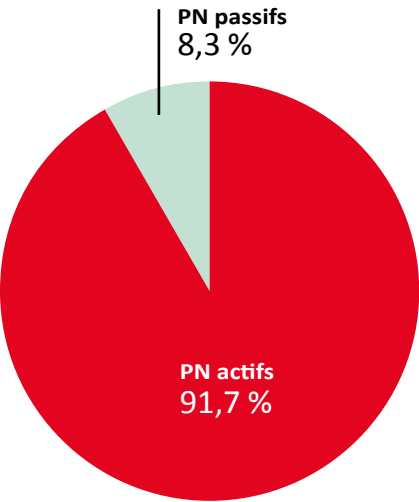
1 En principe, seuls les signaux voies barrées assurant une protection de flanc envers les voies de lignes, ainsi que ceux installés sur les voies de gare permettant la réception sur voie occupée sont équipées d’ETCS. La majorité des signaux fixes voie barrée (SFVb) installés dans les triages, les voies de garage, les embranchements, etc., sont ainsi dépourvus de l’installation ETCS au sol.

2 Total (Réseau Tertiaire et Zone Industriel Wolser inclus).

1. Passages à niveau



2. Pourcentage 2025 passages à niveau actifs / passifs



B. CHANGEMENTS IMPORTANTS
DANS LA RÉGLEMENTATION

RÉGLEMENTATION	Entrée en vigueur	Description du changement	Raisons du changement
Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE)	14/12/2025	Réécriture des dispositions concernant les ralentissements temporaires et autres particularités temporaires. Dès que les balises ETCS sont implantées ou programmées et que l'inscription afférente est effectuée dans le carnet de perturbations, la dictée d'IE n'est plus nécessaire étant donné que les ralentissements temporaires sont reproduits au DMI moyennant une courbe de freinage. Précisions concernant l'accord de manœuvre en cas de changement du sens de circulation. Remplacement de la notion « ordre écrit » par l'abréviation « IE » (instruction européenne) afin d'aligner l'expression à la STI OPE. Suppression de l'IE GI.21 et de la case « MOTRA » dans le formulaire des IE. La catégorie de train ME120 est abolie. Elle n'est pas utilisée en pratique car son rapport vitesse maximale / pourcentage de masse freinée est très défavorable. Suppression des prescriptions concernant la composition, le freinage, la remise en état des systèmes de bord ainsi que les obligations du personnel de bord. Ces prescriptions sont à établir par les EF. Abrogation du document d'exploitation – Règles de formation et de freinage des trains. Selon les directives de la STI OPE, il incombe à chaque EF de définir ses propres règles dans le cas où un convoi ferroviaire ne satisfait pas aux performances de freinage requises en cours d'exploitation. Les règles de composition et de freinage applicables aux trains de service assurés par la GI sont reprises dans l'IS 202 GI. Circulation des convois MI. Utilisation du CM(T) comme document d'enregistrement exclusif par l'agent du poste en cas de demande d'une protection personnelle d'une voie par un agent UI. Cependant, la consigne locale EI peut prévoir l'utilisation d'un carnet de protection au lieu du CM(T). Rectifications diverses.	Mise à jour du document

C. PROGRÈS EN MATIÈRE D'INTEROPÉRABILITÉ, LICENCES DE CONDUCTEUR DE TRAIN ET RESSOURCES HUMAINES

Please refer to the Appendix for definitions.

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)		
1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

Please provide the list of lines excluded:

2. 2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)		
2a	Total length of lines [km]	0

3. PRM adapted stations (end of year)		
3a	PRM TSI compliant railway stations	7
3b	PRM TSI compliant railway stations- partial TSI compliance	0
3c	Accessible railway stations	23
3d	Other stations	38

4. Train driver licenses (end of year)		
4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	665
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	61

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)		
5a	First authorization - total	0
5aa	Wagon	0
5ab	Locomotives	0
5ac	Hauled passenger vehicles	0
5ad	Fixed or pre-defined formation	0
5ae	Special vehicles	0
5b	Additional authorization - total	0
5ba	Wagon	0
5bb	Locomotives	0
5bc	Hauled passenger vehicles	0
5bd	Fixed or pre-defined formation	0
5be	Special vehicles	0

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)		
5c	Type authorization - total	0
5ca	Wagon	0
5cb	Locomotives	0
5cc	Hauled passenger vehicles	0
5cd	Fixed or pre-defined formation	0
5ce	Special vehicles	0
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	0
5da	Wagon	0
5db	Locomotives	0
5dc	Hauled passenger vehicles	0
5de	Fixed or pre-defined formation	0
5df	Special vehicles	0
5e	Pre-engagement	0
5ea	Wagon	0
5eb	Locomotives	0
5ec	Hauled passenger vehicles	0
5ed	Fixed or pre-defined formation	0
5ef	Special vehicles	0

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)		
6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	121
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	0
6c	Hauled passengers vehicles with steering cab equipped with ERTMS	18

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year		
7a	FTE staff involved in safety certification	1
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	1.8
7c	FTE staff involved in supervision	6
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	0.8

APPENDICE À L'ANNEXE C

Définitions applicables au tableau de l'ANNEXE C

Applicable definitions are those contained in the relevant articles of the legal documents.

In addition, the following definitions apply:

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

Railway lines excluded by the Member States from the scope of the application of RSD/IOD: DIRECTIVE (EU) 2015/797, Art. 4 a-d; DIRECTIVE (EU) 2015/798, Art. 3 a-d, as of 31.12.20xx (reporting year).

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

Length of lines constituting the Union rail system authorized for placing in service in accordance with Article 18(2) of Directive (EU) 2015/797 during the reporting year.

3. PRM adapted stations (end of year)

Railway stations as of 31.12.20xx (reporting year), that complies with the requirements of the Commission Regulation (EU) No 1300/2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union’s rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility (PRM TSI).

Full TSI compliance means full conformity with PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Partial TSI compliance means conformity with some (but not all) PRM TSI requirements, as demonstrated with the NoBo certificate. Accessible station means a station considered accessible under national legislation. (No NoBo certificate available.).

Railway station means a location on a railway system where a passenger train service can start, stop or end.

4. Train driver licenses (end of year)

Newly issued and valid driver licenses as of 31.12.20xx (reporting year), issued in accordance with the Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the EU railway system.

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

The number of issued, renewed and amended vehicle authorizations for placing on the market in accordance with Article 21(8) of Directive (EU) 2015/797 during the reporting year.

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

Number of operated tractive vehicles (owned, leased, and rented minus rented-out) equipped with ETCS.

Vehicles without power units are excluded. Multiple units to be counted once. Includes only vehicles which are operated to transport freight or passengers. Yellow fleet and other IM vehicles are not included. Includes only vehicles which are registered in the country of main business activities of RUs.

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

Total number of full time equivalent NSA employees as of 31.12.20XX (reporting year).

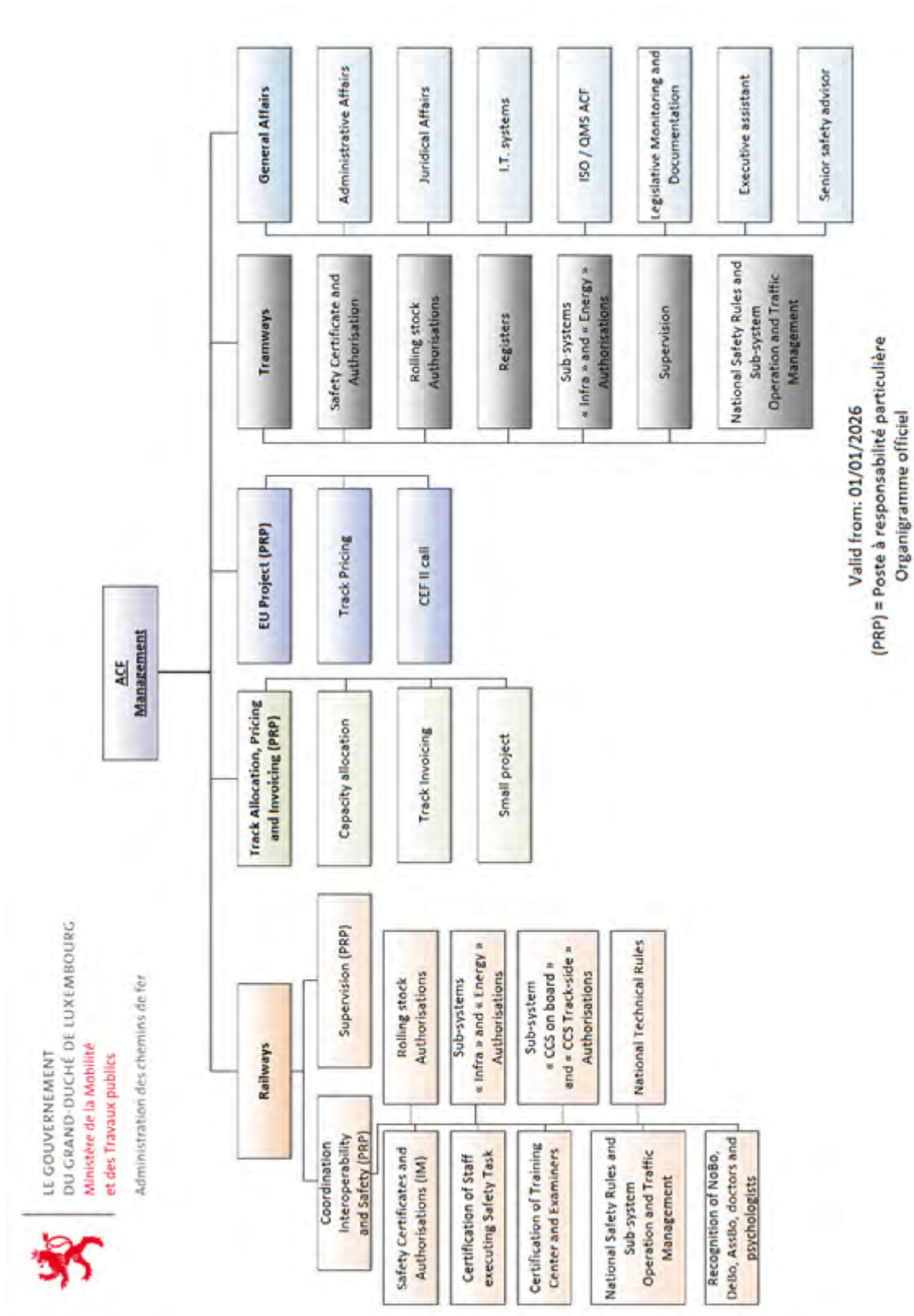
Only staff dealing with railways is to be included.

D. CERTIFICAT ET AGRÉMENT DE SÉCURITÉ

Acronyme	Nom de l'entité / Pays	Licence/ Certificat A-B/ Agrément	Fin de Validité	Pays ¹
CFL GI	CFL Gestionnaire infrastructure Luxembourg	Agrément de sécurité	16.04.2028	LU
CFL EF	CFL Entreprise Ferroviaire Luxembourg	Certificat de sécurité unique Voyageur	29.07.2029	ERA/LU
CFLcargo	CFL cargo S.A. Entreprise Ferroviaire Luxembourg	Certificat de sécurité unique Fret	28.10.2026	ERA/LU
LINEAS	LINEAS Entreprise Ferroviaire Belgique	Certificat de sécurité unique Fret	18.03.2026	ERA/LU
HEXAFRET	HEXAFRET Entreprise Ferroviaire France	Certificat de sécurité unique Fret	27.10.2029	ERA/LU

1 Provenance du certificateur.

E. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL DE L'ACF





LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Administration des chemins de fer