

Mode opératoire

**Document d'accompagnement
à l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification
des événements de sécurité ferroviaire**



Référence : MO006

Version : 1

Applicable le : 22 mars 2016

SOMMAIRE

I.	Préambule.....	2
II.	Objet et finalités.....	2
III.	Principes généraux	3
1.	Rôle des exploitants	3
2.	Classification des événements.....	3
IV.	Définitions.....	5
V.	Précisions sur les définitions des événements	5
VI.	Formulaire / tableau de notification	8
1.	Formulaire de notification.....	8
2.	Tableau de notification.....	8
3.	Champ « gravité » d'un événement	8

I. Préambule

Le mode opératoire accompagne l'arrêté du 4 janvier 2016 qui fixe la nomenclature de classification des événements susceptibles d'avoir eu ou ayant eu des incidences sur la sécurité ferroviaire et les modalités de la remontée d'informations par les exploitants ferroviaires à l'EPSF, accompagnées des éléments d'analyse.

II. Objet et finalités

La collecte d'informations prévue par l'arrêté du 4 janvier 2016 permet d'organiser le retour d'expérience animé par l'EPSF aux fins d'améliorer la performance du système ferroviaire en matière de sécurité. La communication sur ces événements, sous réserve du respect de confidentialité, n'a pas pour objectif d'attribuer une faute ou une responsabilité ni d'établir des comparaisons de performance en matière de sécurité.

Ce document reprend les réponses aux interrogations des exploitants communiquées à l'EPSF concernant les définitions utilisées dans la nomenclature de classification des événements de sécurité. Il précise également les modalités pratiques de classification des événements de sécurité de cette même nomenclature.

Ce document a pour vocation à évoluer de manière progressive et régulière d'être complété des précisions nécessaires à apporter aux exploitants amenés à utiliser la nomenclature pour notifier les événements de sécurité à l'EPSF.

III. Principes généraux

1. Rôle des exploitants

L'objectif d'amélioration de la performance du système ferroviaire par l'organisation du retour d'expérience animé par l'EPSF implique que chaque exploitant ferroviaire notifie les événements de sécurité dont il a connaissance.

Concernant les éléments d'analyse, chaque exploitant notifie les informations relatives aux parties du système ferroviaire placées sous son contrôle y compris au niveau des interfaces existantes avec d'autres exploitants.

2. Classification des événements

La nomenclature des événements de sécurité est divisée en trois catégories principales :

- 1 – Accident ;
- 2 – Incident ;
- 3 – Suicide.

Le classement d'un événement de sécurité dans la catégorie « 3 – Suicide » exclut celui-ci des autres catégories principales. En effet les accidents ou les incidents repris dans la nomenclature s'entendent hors suicide ou tentative de suicide.

Pour autant, un événement peut concerner plusieurs catégories d'événements de sécurité au sein des catégories principales « 1 – Accident » et « 2 – Incident ». C'est par exemple le cas du dépassement d'un point d'arrêt ayant entraîné une collision puis un déraillement. Il est donc nécessaire de définir une méthode de classification de ce type d'événement.

La méthode retenue se base sur les principes décrits, dans l'annexe 1 de la directive 2004/49/CE, pour la classification des indicateurs de sécurité communs :

- « *Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils aient entraîné ou non un accident. (Un précurseur ayant entraîné un accident significatif est également notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs; un précurseur n'ayant pas entraîné d'accident significatif est uniquement notifié dans les indicateurs relatifs aux précurseurs.)* » Pour la classification dans la nomenclature des événements de sécurité, cela se traduit par le fait que tous les incidents doivent être notifiés, qu'ils aient entraîné ou non un accident. Un incident ayant entraîné un accident est classé dans chacune des catégories « 1 – Accident » et « 2 – Incident ».
- « *Chaque accident significatif est signalé selon le type d'accident primaire, même si les conséquences de l'accident secondaire sont plus graves (par exemple un déraillement suivi d'un incendie)* » Pour la classification dans la nomenclature des événements de sécurité, cela se traduit par le fait qu'un déraillement suivi d'un incendie est classé en « déraillement » comme événement principal et en « incendie » comme événement secondaire. Ce principe s'applique de la même manière aux incidents.

Afin de bien comprendre la méthode de classification, le tableau ci-dessous reprend quelques exemples de notification d'informations initiales concernant un événement :

Exemple d'information sur un événement	Valeur du champ « type d'événement principal »	Valeur du champ « type d'événement secondaire »
Collision par rattrapage d'un train suivi d'un déraillement engageant les voies principales	1.1.1.3 - Rattrapage	1.2.1 – Déraillement de train engageant les voies principales
Collision par nez à nez ayant pour cause le franchissement d'un carré rouge fermé par l'un des deux trains	1.1.1.1 - Nez à Nez	2.5.3.1 - Dépassement du point d'arrêt – carré/signaux d'itinéraire/sémaphore bloc manuel
Sortie intempestive d'un train de travaux ayant entraîné le franchissement d'un signal carré fermé sans conséquences	2.5.1.4 - Sortie intempestive d'un domaine fermé	2.5.3.1 - Dépassement du point d'arrêt – carré/signaux d'itinéraire/sémaphore bloc manuel

IV. Définitions

La nomenclature des événements de sécurité s'appuie sur les définitions reprises dans la directive 2004/49/CE article 3, annexe I et appendice.

Il convient toutefois de préciser la notion de « train ». En effet, la directive prévoit la définition suivante : « *un ou plusieurs véhicules ferroviaires tractés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices ou une automotrice circulant seule sous un numéro donné ou une désignation spécifique depuis un point fixe initial jusqu'à un point fixe terminal, y compris une locomotive haut le pied, c'est-à-dire une locomotive circulant seule.* » Dans le cadre de la nomenclature des événements de sécurité, les matériels roulants non tractés (exemple : des wagons seuls) sont inclus dans la notion de train. Dans ce cas, ces matériels sont associés, à l'appréciation du déclarant, soit au train dont ils sont issus, soit à celui pour lequel ils sont destinés.

La **nomenclature des événements de sécurité** et le **document d'accompagnement** utilisent la notion de voie principale définie dans l'arrêté du 19 mars 2012 : « voie, identifiée comme telle par la documentation d'exploitation, affectée au départ ou à l'arrivée des trains transportant des voyageurs ou à la circulation des trains ». Par analogie, pour les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables, en particulier les réseaux ferrés portuaires, il faut comprendre « voie principale » comme « voie de circulation ».

V. Précisions sur les définitions des événements

Cette partie précise les définitions de certains événements de sécurité en réponse aux interrogations du secteur formulées avant la publication de l'arrêté. Elle ne se veut pas exhaustive et a pour vocation d'être complétée périodiquement en fonctions des besoins.

1. Accident

1.1. Collision

1.1.2. Collision d'un train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit

1.1.2.5. Collision d'un train avec un matériel en stationnement

La collision d'un train avec un matériel en stationnement figure dans la catégorie « Collision d'un train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit » car un matériel en stationnement (exemple un train en attente de départ) est considéré comme un obstacle et non pas comme un train ou partie de train.

1.2. Déraillement

1.2.1. Déraillement de train engageant une voie principale

Accident dont la 1^{ère} conséquence est qu'au moins une roue du train a quitté le rail, même s'il y a par la suite ré-enraillement, avec un point de déraillement situé sur une voie principale ou avec la partie du train sortie du rail engageant le gabarit d'une voie principale.

1.2.2. Déraillement de train sans engagement de la voie principale

Accident dont la 1^{ère} conséquence est qu'au moins une roue du train a quitté le rail, même s'il y a par la suite ré-enraillement, sans point de déraillement situé sur une voie principale ou sans partie du train sortie du rail engageant le gabarit d'une voie principale.

2. Incident

2.1. Sous-système infrastructure

2.1.1. Défaillance de voie (rail cassé, gauche de voie, etc.)

Cette catégorie reprend :

- les ruptures de rail (rupture de soudure et rupture pleine barre) ;
- les défauts de géométrie ;
- les défauts d'appareil de voie ;
- les défauts d'appareil de dilation ;
- les défauts d'adhérence ;
- les défauts d'un assemblage mécanique ;
- les déplacements inopinés de la voie ;
- tout autre défaut relatif à la voie présentant un intérêt, du point de vue du déclarant, pour l'amélioration du niveau de sécurité.

en valeur d'intervention, y compris valeur d'arrêt des circulations, nécessitant la mise en œuvre d'une mesure immédiate permettant de garantir un niveau de sécurité des circulations équivalent (surveillance particulière, consolidation, ralentissement, restriction des sens de circulation).

2.2. Incident affectant le sous-système énergie

2.2.1. Incident caténaire

Toute défaillance technique affectant au minimum un élément constitutif des installations caténaire lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation. A titre d'exemple, une disjonction sans présence de circulation avec rétablissement au premier ré-enclenchement ne sera pas notifiée alors qu'une rupture d'élément de la caténaire engageant le gabarit le sera.

2.3. Incident affectant le sous-système contrôle-commande et signalisation

2.3.1. Incident de signalisation

Tout dérangement affectant les installations de signalisation avec comme conséquence pour celles-ci de se trouver dans un état moins restrictif que l'état nominal d'un point de vue de la sécurité, qu'il reste ou non une boucle de rattrapage.

À titre d'exemple, et de manière non exhaustive, les événements suivants sont à notifier :

- dysfonctionnement d'un détecteur de boîte chaude ;
- absence de contrôle d'une aiguille ;
- dérangement d'une installation de traversée des voies par le public TVP ;
- libération intempestive d'une zone.

À l'inverse, les non-libérations de zone ou les mises en protection d'une installation de signalisation ne sont pas à notifier.

2.4. Incident affectant le sous-système matériel roulant

2.4.1. Avarie d'un organe critique

Pour cette catégorie d'événement, les constats d'avaries détectés lors d'opérations de maintenance ne sont pas à notifier.

2.5. Incident affectant le sous-système exploitation et gestion du trafic

2.5.3. Conduite des trains

2.5.3.6. Dépassement de vitesse limite

Tous les cas de dépassements effectifs de 15 km/h ou plus de la vitesse limite.

2.5.3.7. Non-respect de la marche restrictive

La notion de marche restrictive utilisée dans cette catégorie d'événement concerne la marche à vue, la marche en manœuvre et la marche prudente.

2.5.4. Autres

2.5.4.1. Personne engageant le gabarit ou personne errante

Les événements repris dans cette catégorie concernent le périmètre des emprises ferroviaires.

VI. Formulaire / tableau de notification

L'arrêté du 4 janvier 2016 concernant la nomenclature des événements de sécurité et les modalités de remontées de ces événements prévoit l'utilisation du formulaire de notification des événements de sécurité ou du tableau de notification mis à disposition sur le site Internet de l'EPSF dans l'espace professionnel intitulé « Notification d'événements de sécurité ».

1. Formulaire de notification

La partie supérieure du formulaire (cf. image ci-dessous) permet de gérer l'envoi des informations à l'EPSF.

L'envoi du formulaire à l'EPSF est réalisé en cliquant sur le bouton « envoyer », ce qui génère un mail pré-rempli avec l'adresse evenement@securite-ferroviaire.fr dans lequel il est possible d'ajouter des pièces jointes afin de préciser un élément.

Pour envoyer ce formulaire à d'autres destinataires, il est nécessaire de remplir le champ « adresses mail d'envois supplémentaires », ce qui aura pour conséquence de générer un second mail en cliquant sur le bouton « envoyer ».

The image shows a web form interface. On the left is the EPSF logo. In the center, the text reads 'FORMULAIRE DE NOTIFICATION D'EVENEMENT DE SECURITE'. Below this, there is a text input field with the label 'adresses mail d'envois supplémentaires : (séparées par des points-virgules)'. To the left of the input field is a button labeled 'Réinitialiser', and to the right is a button labeled 'Envoyer'.

2. Tableau de notification

Afin de faciliter la notification d'un grand nombre d'événements, un tableau de notification a été mis à disposition.

Ce tableau précise les formats et la structure des données (liste et ordre des colonnes à respecter) demandés, en particulier les champs obligatoires pour la notification d'événement de sécurité.

3. Champ « gravité » d'un événement

Pour remplir le champ « gravité », il convient de se référer aux définitions suivantes :

Niveau 1 : Événement « mineur » de sécurité ;

Niveau 2 : Évènement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers ;

Niveau 3 : Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles (1 ou 2 blessés graves ou 1 tué) ;

Niveau 4 : Événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives (nombreux blessés graves et/ou plusieurs tués) ;

Niveau 5 : Accident qui a eu des conséquences significatives (accident significatif au sens de la directive 2004/49/CE) ;

Niveau 6 : Accident qui a eu des conséquences graves (accident grave au sens de la directive 2004/49/CE).

EPSF

60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 Amiens Cedex 1

tél. 33 (0)3 22 33 95 95
fax 33 (0)3 22 33 95 99
epsf@securite-ferroviaire.fr
www.securite-ferroviaire.fr