

Suivi du niveau de sécurité

n°2
du 4^e trimestre
2013

Synthèse

Le quatrième trimestre 2013 est marqué par une augmentation du nombre total d'accidents significatifs (47) ce qui correspond à douze événements supplémentaires par rapport au trimestre précédent. Cette hausse se traduit en particulier par une augmentation des quatre types d'accidents significatifs retenus pour l'élaboration de ce tableau de bord à savoir les accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement, les accidents de passages à niveau, les collisions et les déraillements.

Parmi ces accidents, la collision entre un TGV et un poids-lourd le 15 octobre 2013 à Saint-Rémy-de-Sillé (72) constitue un accident grave au regard des dégâts provoqués. Les autres événements qui ont fait l'objet du déclenchement d'une enquête technique du BEA-TT, au regard de leurs gravités potentielles, sont les suivants : la rupture de rail, le 26 novembre 2013, à Carbone (31) ; la dérive d'un TER sur la ligne Toulouse - Latour-de-Carol, le 18 décembre 2013 à Mérens-les-Vals (09) ; et enfin, le déraillement d'un wagon transportant du combustible nucléaire irradié, le 23 décembre 2013 dans la gare de triage sise à Drancy (92).

En ce qui concerne la rupture de rail constatée à Carbone, l'EPSF a demandé à la SNCF (GID) de prendre

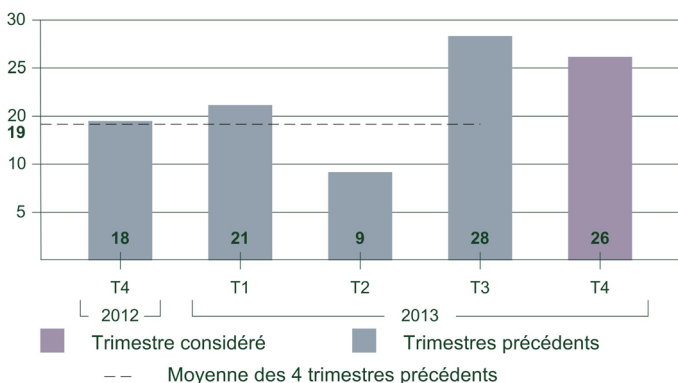
des mesures conservatoires afin de vérifier l'absence de situation analogue sur le RFN. L'EPSF a ensuite suivi l'application de ces mesures qui ont été proposées et mises en œuvre dès le 29 novembre.

Le quatrième trimestre 2013 a également été marqué par le déraillement, le 3 décembre 2013, d'un tram-train de type DUALIS U52500 sur le réseau de l'Ouest Lyonnais. L'EPSF a suspendu les autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) des trams-trains de type DUALIS U52500 et U53500. Cette suspension a été levée le 16 janvier 2014, après accord sur les modifications et actions correctives proposées.

Les valeurs des indicateurs présentées sont celles disponibles à la date de publication du présent document. Si nécessaire, des rectifications ont été apportées sur les valeurs des trimestres précédents afin de prendre en compte les faits nouveaux ou les imprécisions de classification découvertes après la publication du tableau de bord du troisième trimestre 2013.

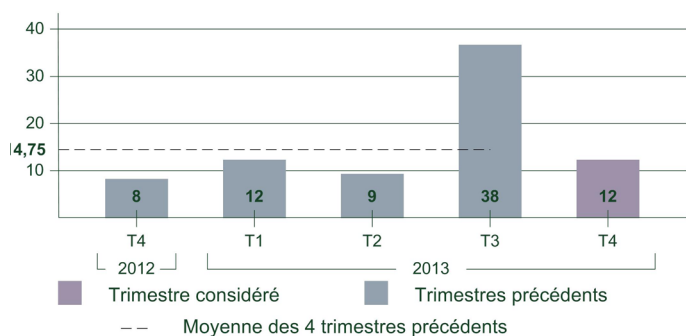
Indicateurs de sécurité

Nombre total de personnes tuées



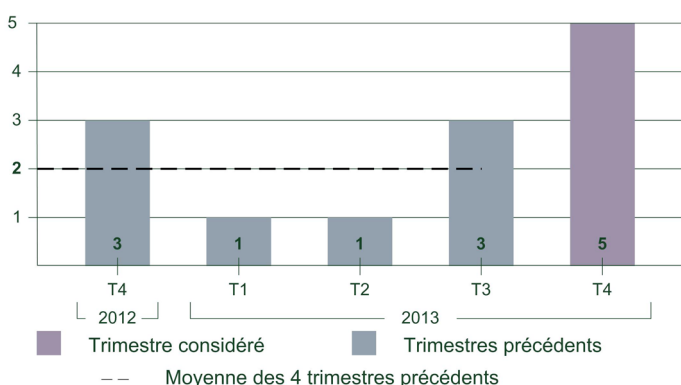
La valeur du 4^e trimestre 2013 (26) est supérieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (19). L'intégralité des tués sur le RFN dans des accidents ferroviaires au 4^e trimestre 2013 concerne les catégories de personnes usagers de passages à niveau et personnes non autorisées. Ces deux catégories se situent à un niveau élevé par rapport aux valeurs constatées sur les trimestres précédents. Ce constat est en adéquation avec celui d'une augmentation des accidents aux passages à niveau et des heurts de personnes par le matériel roulant en marche. Il vient rappeler l'intérêt du plan d'actions visant à sécuriser les passages à niveau qui a été renforcé en septembre 2013. L'impact de ce plan devrait également contribuer à améliorer les indicateurs de personnes blessées gravement et d'accidents significatifs aux passages à niveau.

Nombre total de personnes gravement blessées



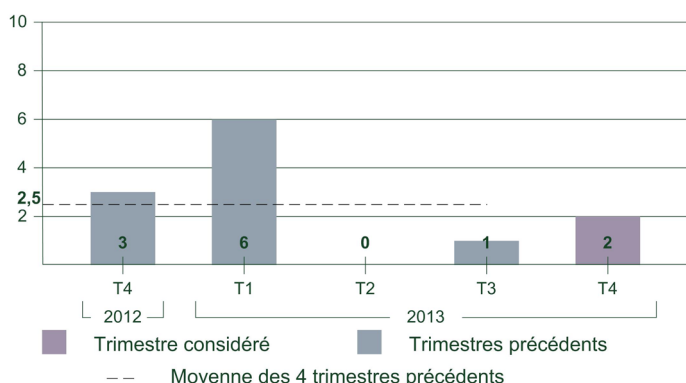
La valeur du 4^e trimestre 2013 (12) pour les personnes blessées gravement lors d'accident est légèrement inférieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (14,75). Comme pour le bilan des tués au 4^e trimestre, les personnes blessées gravement ne concernent pas toutes les catégories de personnes. En l'occurrence, la répartition s'effectue encore entre les usagers de passages à niveau, les personnes non autorisées et les personnes autres présentes sur le quai de gare heurtées par imprudence de leur part au passage d'un train.

Nombre total de collisions significatives de trains



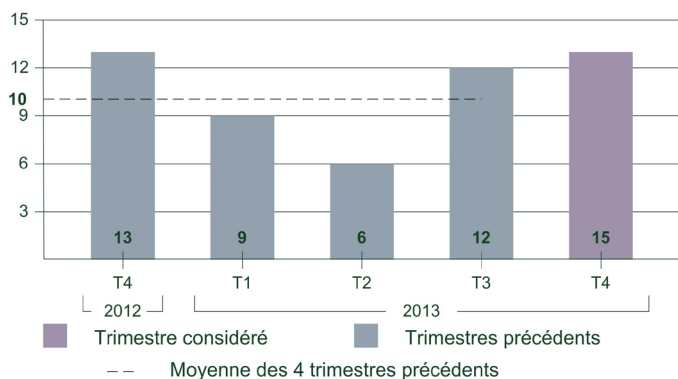
La valeur du 4^e trimestre 2013 (5) est supérieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (2). Les accidents concernent deux collisions de trains avec des éléments de l'infrastructure engageant le gabarit suite à des incidents caténaux, deux heurts d'éléments rocheux tombés sur la voie et le heurt par une circulation d'un véhicule automobile tombé sur les voies depuis un pont-route.

Nombre total de déraillements significatifs de trains



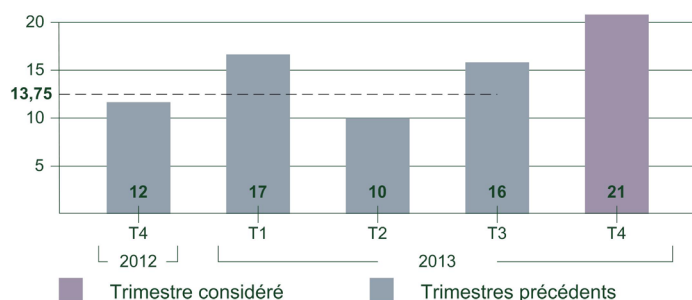
La valeur du 4^e trimestre 2013 (2) est légèrement inférieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (2,5). Ces deux déraillements significatifs recensés concernent pour l'un, le franchissement intempestif d'un signal fermé entraînant le déraillement d'un train pour l'autre, le déraillement du tram-train évoqué dans la synthèse de ce document.

Nombre total d'accidents significatifs aux passages à niveau



La valeur du 4^e trimestre 2013 (15) est supérieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (10). Parmi les quinze accidents significatifs situés aux passages à niveau, deux accidents se situent au niveau de passages à niveau inscrit au Plan National de Sécurisation (PSN) annoncé par le ministre en charge des transports en septembre 2013.

Nombre total d'accidents significatifs de personnes causés par le matériel en mouvement



La valeur du 4^e trimestre 2013 (21) est supérieure à la moyenne des quatre trimestres précédents (13,75). Les événements repris dans cette catégorie d'événements concernent essentiellement des personnes non autorisées pour lesquelles les comportements relèvent la plupart du temps d'imprudence. C'est le cas, par exemple, d'un événement, le 9 décembre 2013, lors duquel un groupe de jeunes personnes descendu du train 16520 a traversé les voies à l'arrière de la rame pour se rendre sur le quai opposé. Lors de ce parcours un téléphone portable est tombé dans la voie, son propriétaire a voulu le récupérer et s'est fait percuté mortellement par le train croiseur.

Définitions

- « **accident significatif** » : tout accident sur une voie ferrée ouverte à la circulation commerciale impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation ;

- « **collision** » : une collision frontale, latérale ou par l'arrière entre une partie d'un train et une partie d'un autre train, ainsi qu'avec du matériel roulant de manœuvre ou des objets fixes ou temporairement présents dans le gabarit des voies autres que ceux provenant d'un usager ou d'un véhicule qui traversent les voies à un passage à niveau ;

- « **déraillement** » : tout cas de figure dans lequel au moins une roue d'un train sort des rails ;

- « **accidents aux passages à niveau** » : les accidents survenant aux passages à niveau et impliquant au moins un véhicule ferroviaire et un ou plusieurs véhicules traversant les voies, ou des usagers traversant les voies tels que des piétons, ou d'autres objets présents temporairement dans le gabarit s'ils proviennent d'un véhicule ou d'un usager qui traverse les voies ;

- « **accidents de personnes causés par du matériel roulant en mouvement** » : les accidents comprenant le heurt d'une ou de plusieurs personnes par un véhicule ferroviaire ou par un objet qui y est attaché ou qui s'en est détaché. Sont prises en compte les personnes qui chutent d'un véhicule ferroviaire ainsi que les personnes qui tombent ou qui sont heurtées par des objets mobiles lorsqu'elles voyagent à bord de véhicules.