

**Arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire**

NOR: DEVT1528731A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité ;

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiée concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

Vu la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté modifiée ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2221-1 et suivants ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu le décret n° 2001-492 du 6 juin 2001 pris pour l'application du chapitre II du titre II de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à l'accusé de réception des demandes présentées aux autorités administratives, notamment ses articles 1er et 2 ;

Vu le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, notamment ses articles 44, 53, 54 et 56 dans la rédaction résultant du décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national ;

Vu l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national,

Arrêtent :

## **Article 1**

Le présent arrêté, pris en application du k de l'article 2 du décret du 28 mars 2006 susvisé, fixe la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire et les modalités de la remontée d'informations, accompagnées des éléments d'analyse, incombant aux exploitants ferroviaires, auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Sont inclus dans le champ d'application du présent arrêté les exploitants ferroviaires au titre du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

## **Article 2**

Au sens du présent arrêté, on entend par événement de sécurité tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire.

## **Article 3**

La nomenclature des événements de sécurité figure à l'annexe I du présent arrêté.

## **Article 4**

Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 25 de l'arrêté du 19 mars 2012 susvisé, les exploitants ferroviaires identifient, sécurisent, enregistrent et conservent pendant une durée minimale d'une année, à l'exception, le cas échéant, des enregistrements vidéo, qui sont conservés au minimum cinq jours, toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées à chaque événement de sécurité, d'une manière qui garantisse leur fiabilité.

L'EPSF exploite les données relatives à l'événement de sécurité d'une manière qui garantisse leur confidentialité.

L'EPSF s'engage, notamment, vis-à-vis de l'exploitant ferroviaire et toute autre personne en cause ou impliquée dans un événement de sécurité, sauf accord de ces derniers, à ne pas communiquer :

- de données à caractère personnel ;
- de données relatives à la propriété intellectuelle contenues dans le certificat de sécurité ou l'agrément de sécurité ;
- de données pouvant avoir un caractère commercial.

Sous réserve du respect de confidentialité, les données recueillies peuvent être mises à disposition des exploitants ferroviaires suite à leur demande. A ce titre, les données relatives à l'événement de sécurité sont utilisées pour analyser, partager et améliorer le système global de sécurité du système ferroviaire, notamment dans le cadre du retour d'expérience.

## **Article 5**

Sans préjudice de la remontée d'informations prévue à l'article 15 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, l'exploitant ferroviaire notifie à l'EPSF :

- dans un premier temps, dès qu'elles sont disponibles, les informations initiales, ou parties de celles-ci, des événements de sécurité ;
- dans un second temps, les éléments d'analyse relevant de la compétence des exploitants ferroviaires, adaptés à la gravité des événements, dans un délai fixé par l'EPSF, ce dernier ne pouvant dépasser trente jours à compter de la connaissance de l'événement par l'exploitant.

Ces notifications s'effectuent dans la base informatique de traitement des événements de sécurité qui sera mise en place par l'EPSF au plus tard au 31 décembre 2017.

Les informations initiales et les éléments d'analyse demandés figurent à l'annexe II du présent arrêté.

## **Article 6**

Jusqu'à la mise en service de la base informatique prévue à l'article 5 du présent arrêté et sans préjudice de la remontée d'informations prévue à l'article 15 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, l'exploitant ferroviaire notifie à l'EPSF par voie électronique ([evenement@securite-ferroviaire.fr](mailto:evenement@securite-ferroviaire.fr)), dès qu'elles sont disponibles, les informations initiales, ou parties de celles-ci, des événements de sécurité, en remplissant un formulaire ou un tableau téléchargeables à l'adresse suivante : [www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr) (espace « professionnels »), ou tout autre document de l'exploitant ferroviaire validé par l'EPSF.

L'EPSF peut solliciter des éléments d'analyse en fonction de la gravité des événements.

Les informations initiales et les éléments d'analyse demandés figurent à l'annexe II du présent arrêté.

## **Article 7**

Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 4 janvier 2016.

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,  
Pour la ministre et par délégation :  
Le directeur des services de transport,  
T. Guimbaud

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,  
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :  
Le directeur des services de transport,  
T. Guimbaud

## ANNEXE I

### NOMENCLATURE DE CLASSIFICATION DES ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE

<b>NOMENCLATURE DES EVENEMENTS DE SECURITE</b>	
<b>1 - Accident</b>	Événement indésirable non intentionnel ou un enchaînement particulier de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables
<b>1.1</b>	<b>Collision</b>
<b>1.1.1</b>	<b>Collision d'un train avec un véhicule</b>
<b>1.1.1.1</b>	Nez à nez
<b>1.1.1.2</b>	Prise en écharpe
<b>1.1.1.3</b>	Rattrapage
<b>1.1.1.4</b>	Heurt d'un train croiseur
<b>1.1.2</b>	<b>Collision d'un train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit</b>
<b>1.1.2.1</b>	Collision contre un élément de l'infrastructure engageant le gabarit
<b>1.1.2.2</b>	Enfoncement de heurtoir
<b>1.1.2.3</b>	Collision d'un train contre un animal sur la voie (hors Passage à Niveau)
<b>1.1.2.4</b>	Collision d'un train contre un obstacle sur la voie (hors Passage à Niveau)
<b>1.1.2.5</b>	Collision d'un train avec un matériel en stationnement
<b>1.2</b>	<b>Déraillement</b>
<b>1.2.1</b>	Déraillement de train engageant une voie principale
<b>1.2.2</b>	Déraillement de train sans engagement de la voie principale
<b>1.3</b>	<b>Accident au passage à niveau</b>
<b>1.3.1</b>	Collision (véhicule; piétons; obstacle; ...)
<b>1.4</b>	<b>Accident de personnes hors passage à niveau impliquant du matériel roulant en mouvement à l'exception des suicides et des tentatives de suicide</b>
<b>1.4.1</b>	Accident de personnes hors passage à niveau impliquant du matériel roulant en mouvement à l'exception des suicides et des tentatives de suicide
<b>1.5</b>	<b>Incendie dans le matériel roulant</b>
<b>1.5.1</b>	Incendie dans le matériel roulant en circulation
<b>1.6</b>	<b>Autres</b>
<b>1.6.1</b>	Accident de marchandises dangereuses (ayant pour conséquence une perte de confinement des marchandises dangereuses)
<b>1.6.2</b>	Accident engendré par la projection d'objet par le train (ballast, glace ...)
<b>1.6.3</b>	Électrisation (blessé grave) ou électrocution (tué) liée à l'exploitation ferroviaire
<b>2 - Incident</b>	
<b>2.1</b>	<b>Sous - système infrastructure</b> Incident affectant le sous-système infrastructure (la voie courante, les appareils de voies, les ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.), les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite, etc.), les équipements de sécurité et de protection)
<b>2.1.1</b>	Défaillance de voie (rail cassé, gauche de voie, ...)
<b>2.1.2</b>	Désordre d'ouvrage d'art (pont-rail ou pont route, viaduc, tunnel, petit ouvrage sous voie tel qu'aqueduc ou buse, mur de soutènement, perré maçonné)
<b>2.1.3</b>	Désordre d'ouvrage en terre (remblai, déblai meubles ou rocheux – tranchées rocheuses) ou fontis (sous voie ou à proximité immédiate)
<b>2.1.4</b>	Incendie d'installation fixe

2.1.5	Franchissement d'un passage à niveau ouvert sans mesures s'opposant au franchissement par les usagers de la route
<b>Sous-système énergie</b>	
2.2	Incident affectant le système d'électrification, y compris le matériel aérien et les parties embarquées du dispositif de mesure de la consommation électrique
2.2.1	Incident caténaire
2.2.2	Incendie d'installation fixe
2.2.3	Réalimentation intempestive des caténaires
<b>Sous-système contrôle-commande et signalisation</b>	
2.3	Incident affectant tous les équipements nécessaires pour assurer la sécurité, la commande et le contrôle des mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau
2.3.1	Incident de signalisation
2.3.2	Déshuntage
2.3.3	Incendie d'installation fixe
<b>Sous-système matériel roulant</b>	
2.4	Incident affectant la structure, le système de commande et de contrôle de l'ensemble des équipements du train, les dispositifs de captage du courant, les équipements de traction et de transformation de l'énergie, de freinage, d'accouplement, les organes de roulement (bogies, essieux, etc.) et la suspension, les portes, les interfaces homme/machine (conducteur, personnel à bord, passagers, en incluant les besoins des personnes à mobilité réduite), les dispositifs de sécurité passifs ou actifs, les dispositifs nécessaires à la santé des passagers et du personnel à bord
<b>2.4.1 Avarie d'un organe critique</b>	
2.4.1.1	Boite chaude avérée
2.4.1.2	Rupture d'essieu
2.4.1.3	Rupture de roue
2.4.1.4	Rupture d'élément de suspension pouvant engendrer un accident (déraillement, ...)
2.4.1.5	Freinage (insuffisance ou absence, frein serré, serrage, ...)
2.4.1.6	Rupture d'attelage
<b>2.4.2 Avaries diverses</b>	
2.4.2.1	Dégagement de fumée dans un train
2.4.2.2	Perte de pièce d'organe du matériel roulant
2.4.2.3	Portes ouvertes en ligne (trafic voyageurs)
<b>Sous-système exploitation et gestion du trafic</b>	
2.5	Incident affectant les procédures et les équipements associés permettant d'assurer une exploitation cohérente des différents sous-systèmes structurels, tant lors du fonctionnement normal que lors des fonctionnements dégradés, y compris notamment la composition et la conduite des trains, la planification et la gestion du trafic
<b>2.5.1 Gestion des circulations</b>	
2.5.1.1	Réception intempestive sur voie occupée (sans collision)
2.5.1.2	Autorisation de franchissement sans vérification
2.5.1.3	Expédition d'une circulation sans ordre prévu
2.5.1.4	Sortie intempestive d'un domaine fermé
2.5.1.5	Mouvement intempestif inverse du sens normal sur voie principale (exemple : circulation sur Installations de contresens sans prise de sens / mouvement en sens inverse du sens normal avec engagement du canton amont ou libération d'un transit)

	<b>2.5.1.6</b>	Pénétration irrégulière en canton occupé
		- Pénétration d'un domaine fermé
	<b>2.5.1.7</b>	- Engagement intempestif d'une circulation sur une voie faisant l'objet de mesures de protection dans le cadre de travaux de maintenance
	<b>2.5.1.8</b>	Défaut de mesure de protection
	<b>2.5.1.9</b>	Circulation d'un Transport Exceptionnel non annoncé ou non-respect des termes de l'autorisation donnée
	<b>2.5.1.10</b>	Dérive
	<b>2.5.1.11</b>	Défaut d'immobilisation
	<b>2.5.1.12</b>	Talonnage d'aiguille ou bi-voie
	<b>2.5.2</b>	<b>Composition</b>
	<b>2.5.2.1</b>	Circulation d'un véhicule non autorisé (un véhicule non autorisé à circuler de manière permanente (pas d'autorisation de mise en exploitation commerciale, pas d'agrément gestionnaires d'infrastructures ...) ou exceptionnelle (trains d'essai ...)).
	<b>2.5.2.2</b>	Anomalie ou défaut de chargement (problème de porte, paroi, bâche, panneaux, capot, haussette, rancher, toit ou problème d'immobilisation et d'arrimage) pouvant engendrer un accident (collision par engagement du gabarit, ...)
	<b>2.5.2.3</b>	Anomalie sur la composition du train pouvant engendrer un accident (déraillement, collision, ...)
	<b>2.5.3</b>	<b>Conduite des trains</b>
	<b>2.5.3.1</b>	Dépassement du point d'arrêt - carré / signaux d'itinéraire / sémaphore block manuel
	<b>2.5.3.2</b>	Dépassement du point d'arrêt - repère non franchissable
	<b>2.5.3.3</b>	Dépassement du point d'arrêt - carré violet
	<b>2.5.3.4</b>	Dépassement du point d'arrêt - sémaphore autre que block manuel
	<b>2.5.3.5</b>	Dépassement du point d'arrêt - Autres (signal d'arrêt à main, tableau lumineux de correspondance, chevron pointe en haut, pancarte arrêt, traverse peinte en blanc, signal fin de caténaire, guidon d'arrêt ...)
	<b>2.5.3.6</b>	Dépassement de vitesse limite
	<b>2.5.3.7</b>	Non respect de la marche restrictive
	<b>2.5.3.8</b>	Arrêt intempestif hors quai de tout ou partie d'un train de voyageurs omission d'arrêt
	<b>2.5.4</b>	<b>Autres</b>
	<b>2.5.4.1</b>	Personne engageant le gabarit ou personne errante
	<b>2.5.4.2</b>	Arrêt prolongé (10 min) d'un train de voyageurs dans un tunnel > 1 km
	<b>2.5.4.3</b>	Mise en œuvre de travaux en dehors d'un domaine fermé ou protégé
<b>3 - Suicides</b>	Acte commis par toute personne qui agit délibérément pour s'infliger un dommage corporel	
	<b>3.1</b>	<b>Suicides</b>
	<b>3.1.1</b>	Suicide
	<b>3.1.2</b>	Tentative de suicide

## **ANNEXE I I**

### **LISTE DES INFORMATIONS DEVANT FIGURER DANS LE DOCUMENT DE REMONTÉES DES ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ**

#### I. - Informations initiales de l'événement de sécurité :

- identification de l'exploitant ferroviaire ;
- date et localisation de l'événement de sécurité ;
- caractéristiques de l'infrastructure ;
- caractéristiques des trains et véhicules concernés ;
- description de l'événement de sécurité ;
- causes présumées de l'événement ;
- conséquences ;
- mesures prises par l'exploitant déclarant immédiatement.

#### II. - Eléments d'analyses :

- mise à jour des informations initiales ;
- causes complémentaires ;
- mesures prises par l'exploitant déclarant après analyse.