

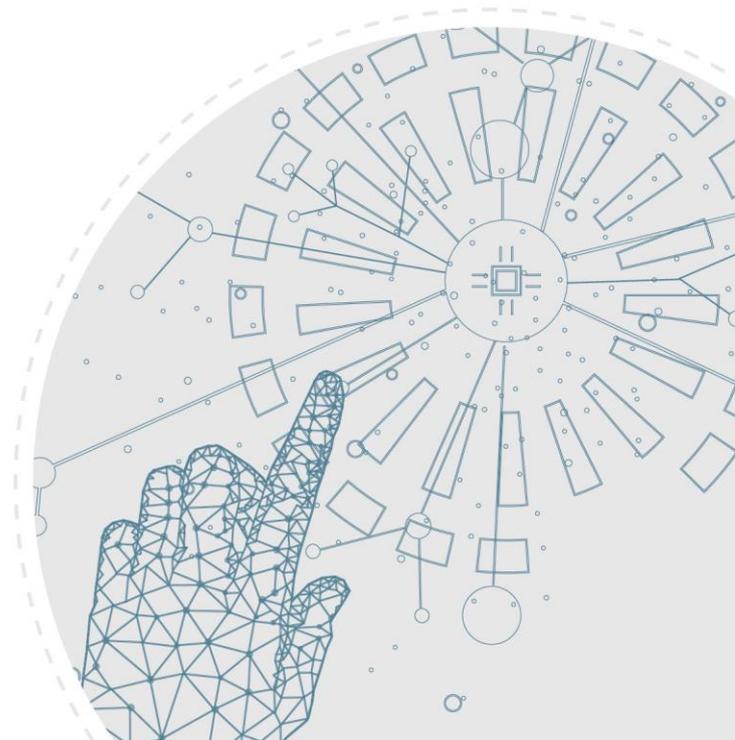


Guide

Classification des événements de sécurité ferroviaire

Guide à l'attention des entreprises ferroviaires et des
gestionnaires de l'infrastructure exploitant en France

12 septembre 2025



Sommaire

1. Introduction	2
2. Définitions	5
3. Abréviations	7
4. Contexte réglementaire.....	9
4.1. Principales dispositions de l'arrêté « nomenclature »	10
4.2. Attentes vis-à-vis des EF et des GI	10
4.3. Référentiel	11
5. Déclaration des évènements de sécurité	12
5.1. Principes généraux	12
5.2. Éléments d'analyse relatifs à un évènement de sécurité	18
6. Lien avec la notification des indicateurs de sécurité communs (ISC)	25
7. Perspectives	27
Annexe - Nomenclature et codes ISC.....	28

En cliquant sur une ligne du sommaire, vous pouvez accéder directement au chapitre ou à l'annexe concernée

« La propension d'une communauté à reconnaître l'existence d'un risque est déterminée par l'idée qu'elle se fait des solutions permettant de le réduire »

David Fleming

1. Introduction

L'[arrêté du 4 janvier 2016](#) *relatif à la nomenclature de classification des évènements de sécurité ferroviaire* (dit « nomenclature ») a fêté cette année ses neuf années d'existence.

La publication de cet arrêté a constitué une évolution majeure en matière de sécurité ferroviaire tant il permet aux entreprises ferroviaires (EF) et aux gestionnaires de l'infrastructure (GI) de mieux connaître leurs évènements de sécurité et tant il contribue grandement à l'exercice des missions régaliennes de surveillance et d'animation du retour d'expérience pour l'autorité nationale de sécurité.

Aujourd'hui, ce sont un peu plus de 250 000 évènements de sécurité qui ont été déclarés à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en s'appuyant sur cette nomenclature ainsi que sur une échelle de gravité allant de 1 à 6 pour les évènements plus graves.

Durant ces années, l'EPSF, les EF et les GI ont acquis un retour d'expérience important dans la mise en œuvre de cet arrêté. Ce retour d'expérience a permis de collectivement faire progresser le modèle commun pour le rendre de plus en plus pertinent et performant.

C'est ainsi que sont par exemple nées ces dernières années les notions d'évènement à haut potentiel d'apprentissage (HPA) et d'évènement à haut potentiel de gravité (HPG) qui complètent utilement la seule notion historique de niveau de gravité.

D'autres constats ont conduit à réviser les critères de l'échelle de gravité initiale qui présentaient comme principal défaut d'être insuffisamment objectifs pour garantir la détermination sans erreur et sans parti pris du niveau de gravité (à l'exception des gravités 5 et 6 qui reposent sur des critères européens précis et quantifiables).

Des évolutions réglementaires majeures ont également été mises en œuvre depuis la parution de l'arrêté « nomenclature » en 2016, à l'instar du [décret n° 2019-525](#) du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire* (dit DSI) qui est venu transposer en droit français la [directive \(UE\) 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* ainsi que la [directive \(UE\) 2016/798](#) du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire*. Il était donc nécessaire d'intégrer ces nouvelles dispositions au modèle commun.

En outre, la participation active de l'EPSF aux travaux engagés par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) pour définir la future méthode de sécurité commune afin d'évaluer le niveau de sécurité et la performance en matière de sécurité des EF et GI permet aujourd'hui d'avoir une vision suffisamment claire de ce qui sera prochainement attendu d'elle et, de fait, d'anticiper d'ores et déjà certaines futures exigences.

Enfin, même si l'EPSF a accompagné de manière soutenue toutes ces années les EF et GI dans l'appropriation et la mise en œuvre des dispositions de l'arrêté « nomenclature », il n'en reste pas moins vrai qu'aucun guide d'accompagnement n'avait à ce jour été publié et que certains EF/GI ont encore aujourd'hui des difficultés dans sa mise en œuvre.

C'est en tenant compte de l'ensemble de ce contexte que l'EPSF a entrepris le travail d'écriture de ce guide dans la perspective de le publier et permettre ainsi à tous les EF/GI de mieux comprendre les attentes de l'établissement en matière de déclaration des évènements de sécurité.

Ce guide constitue une première étape. Une seconde étape a d'ores et déjà débuté en concertation avec les EF/GI afin de définir, autant que faire se peut, des critères détaillés pour chacun des éléments de la nomenclature en vue de faciliter davantage encore la déclaration des évènements et d'assurer une meilleure cohérence dans leur déclaration.

Pour conclure cette introduction, il semble également important de partager ici quelques convictions et positions fortes qui animent l'EPSF en matière d'exploitation des évènements de sécurité.

En premier lieu, et comme l'arrêté « nomenclature » le mentionne en son article 4, l'EPSF garantit la confidentialité des données relatives à l'évènement de sécurité dans le cadre de son exploitation.

De fait, hormis dans des cadres dérogatoires permis par la réglementation telles que des demandes de la Justice à des fins d'enquête, **l'EPSF se fait le garant d'une absence de transmission de ces informations à des tiers** et ce, malgré des sollicitations fréquentes. La seule exception à cette règle concerne les évènements à haut potentiel d'apprentissage que l'EPSF, après anonymisation, peut sélectionner et partager dans le cadre de son Bulletin d'information de la sécurité dans un périmètre restreint et non accessible au grand public ([Voie Libre](#)) afin de permettre à l'ensemble des EF et GI de bénéficier des enseignements utiles à tous pour progresser.

Nonobstant le devoir de confidentialité auquel notre établissement est astreint, chaque EF ou GI reste toutefois pleinement libre de la communication qu'il fait des informations qui le concernent vis-à-vis des tiers.

En second lieu, si **l'exploitation des évènements de sécurité** déclarés chaque année permet à l'EPSF d'établir une cartographie des principaux évènements redoutés à l'échelle nationale à des fins d'établissement de sa stratégie globale de surveillance et de sa stratégie d'animation de retour d'expérience, elle **ne conduit en aucun cas à utiliser ces données pour évaluer la performance du système de gestion de la sécurité (SGS) des EF/GI.**

Cette position forte a été traduite en une action concrète puisque, depuis 2023, la part liée à l'évolution de l'incidentologie a été entièrement retirée de l'évaluation faite de chacun des EF/GI. L'analyse de l'incidentologie constitue bien évidemment toujours un élément d'éclairage que l'exploitant est invité à expliquer en cas de constat d'évolution significative en fréquence et/ou en gravité.

Cette position repose sur trois principales raisons :

- afin de disposer d'un maximum d'éléments permettant la mise en œuvre du retour d'expérience commun, l'EPSF doit promouvoir une culture de sécurité favorisant la remontée transparente des évènements de sécurité, sans faire le lien a priori entre l'acteur qui remonte cette information et son implication dans la chaîne causale de cet évènement ;
- le fait que la performance d'un acteur, quel qu'il soit, soit évaluée sur la base des évènements de sécurité qu'il déclare peut entraîner certaines dérives à l'instar d'une moindre complétude ou qualité de la déclaration ;

- le volume et la gravité des évènements de sécurité que rencontre une EF ou un GI peuvent fortement dépendre de paramètres tels que l'état des matériels roulants ou des infrastructures qui lui sont confiés ou sur lesquelles il circule. Par conséquent, le volume et la gravité des évènements qu'il est amené à déclarer peuvent structurellement et notablement varier selon qu'il bénéficie ou non d'un environnement particulièrement favorable et ce, indépendamment du niveau de performance de son propre SGS.

L'EPSF invite donc fortement l'ensemble des EF/GI et leurs dirigeants a également mettre en œuvre cette absence de corrélation entre les évènements de sécurité et les évaluations qui peuvent être faites de la performance de leurs entités et des personnels.

À contrario, et en cohérence avec les actions engagées par l'EPSF, l'établissement invite les EF/GI et leurs dirigeants à mettre en place tous les dispositifs internes pertinents devant permettre de s'assurer que l'ensemble des évènements de sécurité sont effectivement déclarés en complétude et en qualité.

2. Définitions

Terme		Définition
A	Accident (cf. article 3 et de l'annexe I de la Directive (UE) 2016/798)	<p>Un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents se répartissent suivant les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres. Et listé comme tel dans l'annexe I de l'arrêté « nomenclature ». Dans ce guide, ils sont catégorisés selon 3 niveaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - accident grave : évènement ayant conduit à l'une des conséquences ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> - un mort ou plus, - cinq blessés graves ou plus, - plus de 2 millions d'euros de dommages sur le matériel roulant, l'infrastructure, ou l'environnement ; - accident significatif : évènement ayant conduit à l'une des conséquences ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> - un blessé grave ou plus, - plus de 150 000 d'euros de dommages sur le matériel roulant, l'infrastructure, ou l'environnement, - une suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant plus de six heures ; - accident non significatif : évènement figurant dans la liste des accidents de la nomenclature dont les conséquences sont moindres que celles des accidents significatifs.
	Barrière de prévention	Tout dispositif technique ou organisationnel prévu par le système de gestion de la sécurité visant à réduire la fréquence d'un évènement de sécurité.
B	Barrière de protection	Tout dispositif technique ou organisationnel prévu par le système de gestion de la sécurité visant à amoindrir les conséquences d'un accident.
	Cause (cf. article 3 de la Directive (UE) 2016/798)	Les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à un accident ou un incident.
C	CYRUS	Outil de l'EPSF permettant de constituer la base nationale des évènements de sécurité par l'intermédiaire de la notification des évènements de sécurité faite par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure.

E	Échelle de gravité	Échelle qui comporte 6 niveaux, traduisant l'intensité des conséquences humaines, matérielles ou systémiques.
	Évènement à haut potentiel d'apprentissage	Évènement porteur d'enseignements majeurs contributifs à la maîtrise des risques.
E	Évènement à haut potentiel de gravité	Évènement pour lequel il n'y avait pas ou plus de barrières dans le contexte des faits pour éviter des conséquences particulièrement graves dans le système de sécurité étudié.
	Évènement de sécurité	Incident ou accident ayant eu, ou susceptible d'avoir eu, un impact sur la sécurité du système ferroviaire. La nomenclature de ces évènements est reprise dans l'annexe I de l'arrêté « nomenclature », ainsi qu'en annexe de ce guide.
	Évènement principal (cf. section 5.1.2 Scénario de défaillance)	Évènement de sécurité à déclarer dans le champ « type d'évènement principal » dans la base CYRUS.
	Évènement secondaire (cf. section 5.1.2 Scénario de défaillance)	Évènement de sécurité à déclarer dans le champ « type d'évènement secondaire » dans la base CYRUS. Il s'agit de l'incident précurseur à l'évènement principal.
I	Incident (cf. article 3 de la Directive (UE) 2016/798)	Tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires. Parmi les événements de sécurité, les incidents sont ceux qui peuvent conduire à un accident dans des circonstances différentes.
	Indicateurs de sécurité communs	Définis dans l'annexe I de la directive (UE) 2016/798, ils permettant de mesurer l'atteinte des objectifs de sécurité communs (OSC).
S	Scénario de défaillance	Enchaînement d'évènements susceptibles d'aboutir à un accident aux conséquences plus ou moins importantes. Dans ce guide, la représentation d'un scénario de défaillance par la méthode des nœuds papillon est souvent utilisée pour lister et analyser les différentes composantes la constituant : les événements (causes racines, incidents, événements redoutés, accidents), les barrières préventives ou de protection, par exemple.

3. Abréviations

A	ANS	Autorité nationale de sécurité
	ATP	Automatic Train Protection
B	BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
	Bim'	Bimestriel de la sécurité ferroviaire
	BMS	Bulletin mensuel de la sécurité ferroviaire
D	DBC	Détecteur de boîte chaude
	DSI	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires
	DVL	Dépassement de vitesse limite
E	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
	ERTMS	European Rail Traffic Management System
F	FSA	Franchissement de signal d'arrêt
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
H	HPA	Haut potentiel d'apprentissage
	HPG	Haut potentiel de gravité
I	ISC	Indicateur de sécurité commun
K	KVB	Contrôle de vitesse par balise
L	LPV	Limitation permanente de vitesse
	LTV	Limitation temporaire de vitesse
M	MD	Marchandise dangereuse
O	OSC	Objectif de sécurité commun
S	SAL	Signal d'alerte lumineux
	SAR	Signal d'alerte radio

	SGS	Système de gestion de la sécurité
T	TDM	Train Detection Monitoring
V	VACMA	Veille automatique à contrôle de maintien d'appui

4. Contexte réglementaire

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté « nomenclature », qui fixe les modalités de remontée des événements de sécurité, l'EPSF dispose d'un retour d'expérience conséquent, plus de 200 000 événements. Initialement centrée sur l'animation du retour d'expérience, l'exploitation de ces données a, peu à peu, été étendue à d'autres domaines de la réglementation repris dans le DSI, transposant en droit français la [directive \(UE\) 2016/798](#). Ce guide a pour objectif d'unifier les bonnes pratiques répondant aux exigences réglementaires du DSI comme suit :

	Extrait de l'article	Dispositions présentées dans ce guide
	<p>Sans préjudice des obligations d'information prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures signalent immédiatement au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, au ministre chargé des transports, à l'Établissement public de sécurité ferroviaire et, le cas échéant, au gestionnaire d'infrastructure concerné en charge de l'exploitation, la survenance des accidents graves et accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves [...]</p>	<p>L'évaluation du niveau de gravité et les principes généraux permettant l'identification des événements HPG largement développés dans la suite de ce guide constituent un moyen de détection des « accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves ».</p>
	<p>Dans le cadre du retour d'expérience commun du système ferroviaire, les exploitants ferroviaires informent l'Établissement public de sécurité ferroviaire de tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire, et lui transmettent les éléments d'analyse [...]</p>	<p>L'arrêté « nomenclature » pris en application de cet article définit la base nationale d'évènement de sécurité et une nomenclature de ces événements. Ce guide introduit les grands principes d'identification des événements HPA permettant une meilleure diffusion du retour d'expérience au sein du secteur ferroviaire français.</p>
	<p>Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures qui ne sont pas en charge de la gestion opérationnelle des circulations déclarent, chacun pour ce qui le concerne, au gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations et à l'Établissement public de sécurité ferroviaire les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés au 2° de l'article 3 du présent décret. Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations déclare à l'Établissement public de sécurité ferroviaire tous les événements de sécurité dont il a connaissance [...]</p>	<p>Un nouveau processus de collecte des ISC est détaillé par la suite. Les événements relatifs aux ISC étant couverts par l'arrêté « nomenclature », l'idée est d'utiliser la base nationale de sécurité tant que possible afin d'éviter une double notification.</p>

4.1. Principales dispositions de l'arrêté « nomenclature »

L'arrêté « nomenclature » contient une liste d'évènements classés selon trois catégories :

- accident ;
- incident ;
- suicide.

Il prévoit que la notification puisse se faire en deux temps :

- notification initiale, dès que les premières informations sont disponibles ;
- consolidation des informations contenues dans la notification initiale en particulier sur les causes et la déclaration du plan de réduction des risques, à réaliser sous au maximum 30 jours à compter de la date de connaissance de l'évènement par l'exploitant.

L'arrêté appelle la mise en place par l'EPSF d'une base de données nationale des évènements de sécurité.

L'arrêté précise en outre que l'EPSF peut demander des analyses complémentaires selon la gravité de l'évènement, sans pour autant définir un moyen de cotation du niveau de gravité. En pratique, ces demandes concernent essentiellement les évènements de gravité 4HPG et plus.

4.2. Attentes vis-à-vis des EF et des GI

L'objectif d'amélioration de la performance du système ferroviaire par l'organisation du retour d'expérience et d'un processus partagé de surveillance du niveau de sécurité animés par l'EPSF implique que chaque EF et GI notifie les évènements de sécurité.

Dans le cas où un évènement implique à la fois une ou plusieurs EF et un ou plusieurs GI, il est attendu que chacun effectue sa propre déclaration dans la base. En cas de besoin et sans rogner sur les prérogatives du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), l'EPSF se réserve le droit de réunir tous les protagonistes d'un évènement particulièrement significatif afin de s'assurer de la pertinence de l'analyse préliminaire des causes, en particulier aux interfaces, et/ou du retour d'expérience.

Concernant les éléments d'analyse, chaque EF et GI :

- notifie les informations relatives aux parties du système ferroviaire placées sous son contrôle y compris au niveau des interfaces existantes avec d'autres EF/GI ;
- apporte son expertise technique dans l'identification et la justification des caractères HPA et HPG, l'efficacité des barrières, et la cotation de la gravité.

4.3. Référentiel

Réglementaire	
Type	Titre
	Directive (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
	Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire
	Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire
	Arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres dit « Arrêté TMD »,
	Arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des évènements de sécurité ferroviaire



Vous pouvez accéder aux textes disponibles dans l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF en cliquant sur les icônes ci-dessus

5. Déclaration des évènements de sécurité

5.1. Principes généraux

5.1.1. Ontologie

La liste des champs figurant ci-dessous est à renseigner de façon la plus exhaustive possible :

Onglet	Informations contenues	Automatique	Obligatoire	Obligatoire si concerné	Réservé ESPF
<p>OÙ ET QUOI ?</p> 	Exploitant ferroviaire déclarant	X			
	Exploitant ferroviaire concerné			X	
	Date de l'évènement		X		
	Heure de l'évènement		X		
	Date de connaissance		X		
	Description du cas		X		
	Type d'évènement principal		X		
	Type d'évènement secondaire				X
	Code ISC 			X	
	Engagement du point protégé				X
	Évènement HPA				X
	Évènement HPG				X
	Triage				X
	Ligne (renseignée à partir d'un référentiel)			X	
	Gare 1/Gare 2				X
	Point kilométrique			X	
	Voie			X	
<p>TRAIN ET VÉHICULES CONCERNÉS</p> 	Type de circulation		X		
	Véhicule concerné			X	
	Description composition			X	
	Origine du train			X	
	Destination du train			X	
	Marchandises dangereuses			X	
	Numéro d'engin moteur			X	
	Numéro de train			X	
	Système ATP opérationnel			X	

Onglet	Informations contenues				Obligatoire
CONSÉQUENCES 	Blessure corporelle(Blessé léger/Blessé grave/Tué – Type de victime et le nombre de victime)				✗
	Environnement	< 150 k€	entre 150 k€ et 2 M€	> 2 M€	✗
	Infrastructure	< 150 k€	entre 150 k€ et 2 M€	> 2 M€	✗
	Matériel roulant	< 150 k€	entre 150 k€ et 2 M€	> 2 M€	✗
	Interruption de trafic	moins de 6 h		plus de 6 h	✗

Onglet	Informations contenues	Automatique	Obligatoire	Obligatoire si concerné	Réservé ESPF
GRAVITÉ 	Niveau de gravité		✗		
	Enquête du BEA-TT				✗
CAUSES 	Taxonomie des causes			✗	
	Description des causes		✗		
BARRIÈRES IDENTIFIÉES 	Description des barrières		✗		
ACTIONS 	Description des mesures prises (suivi date et pilote)		✗		
DOCUMENTS 	Fichiers d'analyse joints par l'exploitant (photos, déclarations d'agent, rapport d'analyse causale, modèles de risques, etc.)		✗		

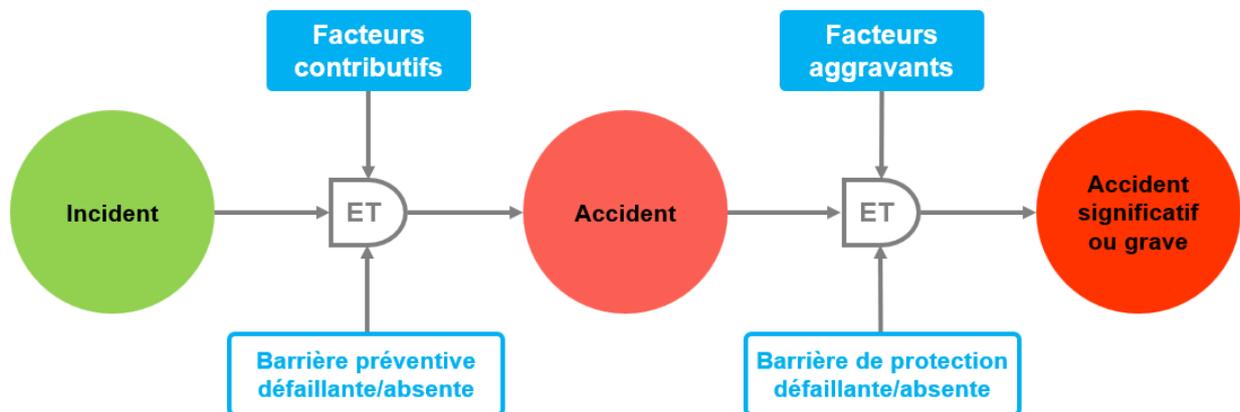
Onglet	Informations contenues	Automatique	Obligatoire	Obligatoire si concerné	Réservé ESPF
COMMENTAIRES EXPLOITANTS 	Commentaire mis à la disposition des exploitants pour nous fournir des éléments de contexte vis-à-vis de l'évènement et la justification de la sélection d'un évènement HPA ou HPG			X	



Le code ISC est un nouveau champ obligatoire en application de l'article 108 du DSI. La nomenclature des évènements figurant en [annexe](#) indique la correspondance avec le code ISC. Dans ce guide, les champs évènements principaux et secondaires (précurseurs), causes, barrières identifiées et évènements HPG ou HPA font l'objet d'une attention particulière.

5.1.2. Scénario de défaillance

Un scénario de défaillance est une succession d'évènement pouvant aboutir à un accident. Dans leur forme la plus simple, les scénarios de défaillance peuvent être représentés de la manière suivante :



Dans cette représentation, les accidents résultent de l'occurrence d'un ou plusieurs incidents et de la défaillance ou absence des barrières préventives. Il peut arriver qu'un incident, dont le contexte montre qu'il n'y a pas ou plus de barrières de sécurité, ne produise pas d'accident. C'est par exemple le cas d'un franchissement de signal d'arrêt avec engagement de la zone de danger. Un facteur contributif à la collision serait, alors, la présence d'un autre train. Enfin, la présence de facteurs aggravants comme le transport de marchandises dangereuses ou la présence de barrière de protection conditionnent le niveau de gravité de l'accident.

L'analyse d'un évènement commence par le repositionner dans un scénario de défaillance.

Champs CYRUS évènements principaux et évènements secondaires (précurseurs)

Un évènement peut concerner plusieurs catégories d'évènements à la lumière de son scénario de défaillance. 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'évènement.

La méthode retenue se base sur les principes décrits dans l'annexe I de la [directive \(UE\) 2016/798](#) pour la classification des indicateurs de sécurité communs :

- « 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). » ;
- « 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. »

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

Exemple d'information sur un évènement	Valeur du champ « type d'évènement secondaire » (appelé également précurseurs)	Valeur du champ « type d'évènement principal »
Collision par rattrapage d'un train suivi d'un déraillement engageant les voies principales ayant pour cause un incident de signalisation	2.3.1 Incident de signalisation	1.1.1.3 Rattrapage
Collision par nez à nez ayant pour cause le franchissement d'un signal d'arrêt fermé par l'un des deux trains	2.5.3.1 Dépassement du point d'arrêt – carré/signaux d'itinéraire/sémaphore bloc manuel	1.1.1.1 Nez à Nez
Dérive sur voie de service ayant engagé la voie principale suite à un franchissement de signal d'arrêt	2.5.1.10 Dérive	2.5.3.3 Dépassement du point d'arrêt – carré violet



Afin de se conformer à l'[arrêté du 29 mai 2009](#) relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres dit « Arrêté TMD », lorsqu'une perte de confinement a eu lieu ou le risque de perte imminente est avéré, le type d'évènement principal doit systématiquement être celui de la catégorie « 1.6.1 Accident de marchandise dangereuse ».



[Cliquez pour accéder au texte](#)

Exemple d'information sur un évènement MD	Valeur du champ « type d'évènement secondaire » (appelé également précurseurs)	Valeur du champ « type d'évènement principal »
Collision d'un train MD avec un obstacle engageant le gabarit avec déraillement et couchage d'un wagon citerne	1.2.1 Déraillement de train	1.6.1 Accident de marchandise dangereuse
Constat trappe ouverte d'un wagon citerne MD avec perte de confinement par goutte à goutte	2.5.2.2 Anomalie ou défaut de chargement	1.6.1 Accident de marchandise dangereuse

Déclaration des causes

Les causes, à l'origine d'un scénario de défaillances, permettent d'expliquer les raisons pour lesquelles ce scénario a pu se produire.

La déclaration de ces causes est obligatoire. Le degré de profondeur de l'analyse de l'évènement permettant de les identifier est à adapter de manière pertinente selon son niveau de gravité (ou HPG).

5.1.3. Classification des événements de sécurité

Un des principaux enjeux relatifs à l'analyse des événements de sécurité est de se doter d'un moyen fiable permettant d'isoler les situations dangereuses sous-jacentes aux événements de sécurité dans le but d'y apporter une réponse proportionnée selon le niveau de risque pour le système ferroviaire.

Cet enjeu concerne davantage les incidents que les accidents significatifs ou graves, lesquels sont naturellement étudiés en profondeur.

Avec plus de 25 000 événements déclarés chaque année à l'EPSF, il est évident qu'il n'est pas attendu le même niveau d'analyse pour chacun d'entre eux. C'est le principe même de l'approche par les risques.

En 2024, les événements de gravité supérieure ou égale à 3 représentent environ 5 % du total notifié, soit environ 1 350 événements. Parmi eux, presque 300 HPG et HPA ont été analysés en profondeur.

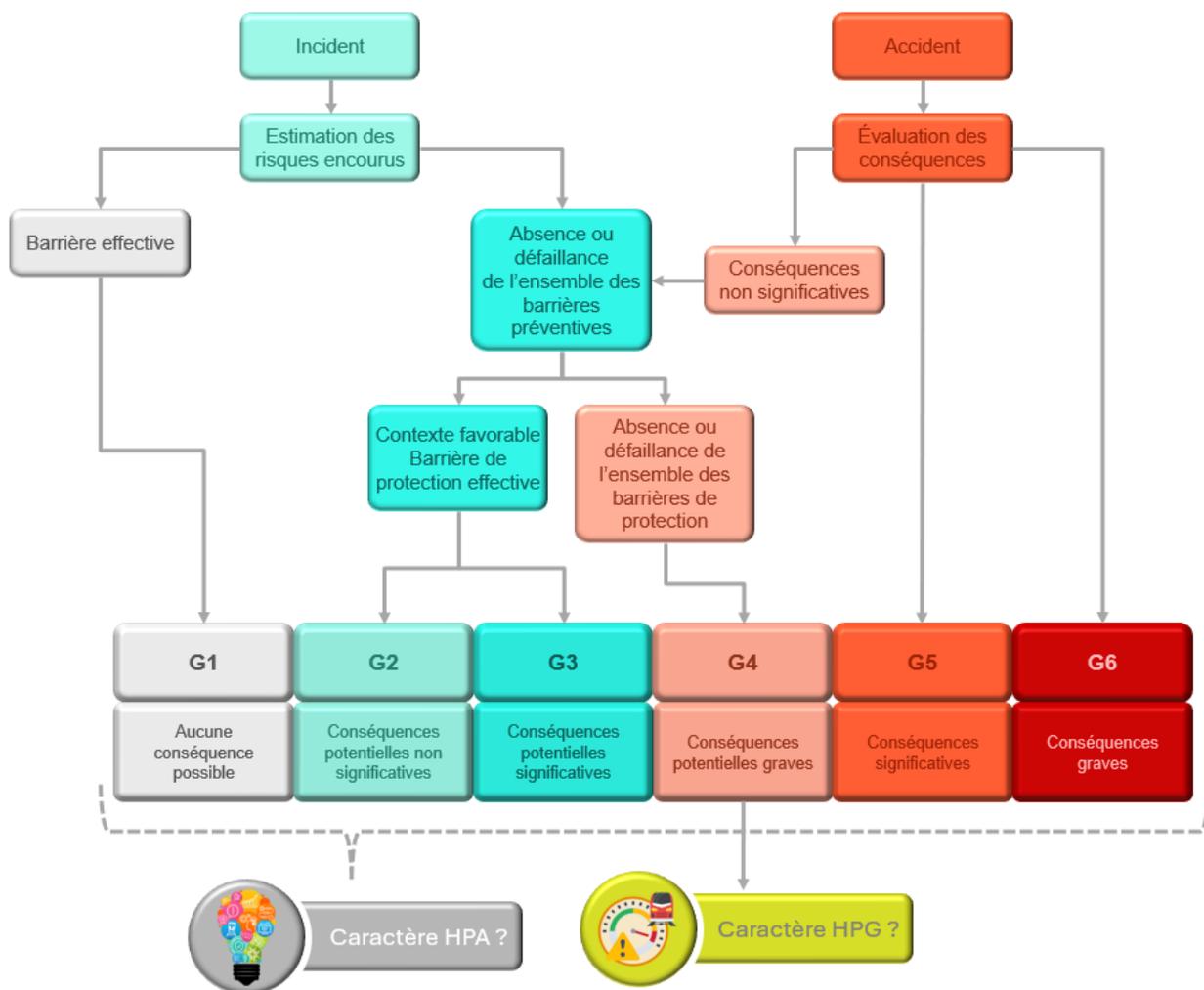
Ce processus contribue grandement à l'amélioration du niveau de sécurité en France. C'est la raison pour laquelle l'EPSF cherche à le renforcer continuellement. Ce renforcement est d'autant plus essentiel que le nombre d'EF et de GI va significativement croître dans les prochaines années.

Dans la suite de ce guide, seront détaillées quatre notions essentielles pour décrire et comprendre un évènement de sécurité :

- l'échelle de gravité ;
- les barrières ;
- le caractère HPG ;
- le caractère HPA.

À celles-ci s'ajoutent les définitions des conséquences **significatives** et **graves** selon l'état des conséquences humaines, de dommages matériels ou d'impact sur le trafic.

Le diagramme ci-dessous fournit une synthèse des règles de classification des évènements.



	<p>En premier lieu, il s'agit simplement de déterminer si l'évènement est un incident ou un accident.</p>
	<p>Dans le cas d'un accident, il s'agit ensuite d'évaluer les conséquences afin de déterminer si celui-ci est grave, significatif ou non significatif (cf. art. 5.2.1. pour les définitions précises).</p>
	<p>Dans le cas d'un incident, il s'agit d'identifier si au moins une barrière préventive (cf. art. 5.2.2. pour la définition précise) a été effective ou non.</p>
	<p>Dans le cas où il a été constaté une absence ou une défaillance de l'ensemble des barrières préventives, il s'agit ensuite de déterminer si une barrière de protection (cf. art. 5.2.2. pour la définition précise) a agi efficacement ou non. A ce stade, le niveau de gravité de l'évènement est établi.</p>
	<p>En second lieu, en cas de détermination d'un niveau de gravité de 4, il s'agit de déterminer si l'évènement présente un caractère HPG (cf. art. 5.2.3. pour la définition précise).</p>
	<p>Enfin, il s'agit de déterminer si l'évènement présente un caractère HPA (cf. art. 5.2.4. pour la définition précise). Quel que soit le niveau de gravité de l'évènement, celui-ci est possiblement candidat à être identifié comme tel. Un évènement HPG peut également être un évènement HPA.</p>

5.2. Éléments d'analyse relatifs à un évènement de sécurité

5.2.1. Echelle de gravité

Critères de haut niveau

Il s'agit d'une échelle à 6 niveaux traduisant l'intensité des conséquences humaines ou matérielles. Les critères d'évaluation ont été établis en concertation avec le secteur en 2016. Ceux proposés ci-après ont fait l'objet d'une évolution tenant compte du retour d'expérience des 8 dernières années d'utilisation.

Niveau	Nom	Définition
G6	Conséquences graves avérées	Accident ayant conduit à au moins un tué, ou à au moins 5 blessés graves, ou à des dommages au matériel roulant, infrastructure ou environnement pour un montant équivalent à 2 millions d'euros ou plus
G5	Conséquences significatives avérées	Accident ayant conduit à au moins un blessé grave, ou à des dommages au matériel roulant, infrastructure ou environnement pour un montant supérieur à 150 000 euros ou au moins 6 h d'interruption de services
G4	Conséquences graves encourues	Incident OU accident aux conséquences non significatives Dans le scénario de l'évènement, plus aucune barrière (ni préventive et ni de protection) ne s'oppose à l'occurrence d'un accident aux conséquences graves.

G3	Conséquences significatives encourues	Incident OU accident aux conséquences non significatives Dans le scénario de l'évènement, plus aucune barrière préventive ne s'oppose à l'occurrence d'un accident aux conséquences tout au plus significatives.
G2	Conséquences non significatives encourues	Incident OU accident aux conséquences non significatives Dans le scénario de l'incident, plus aucune barrière préventive ne s'oppose à l'occurrence d'un accident aux conséquences tout au plus non significatives.
G1	Absence de conséquence possible	Incident où l'efficacité des barrières préventives a permis d'éviter tout risque d'accident.

Critères détaillés

En complément à l'échelle de gravité, des critères de décision sur le niveau de gravité pour chaque élément de la nomenclature ont été construits avec le secteur ferroviaire, peu après la publication de l'arrêté « nomenclature » en 2016. Une mise à jour périodique de ces critères détaillés s'avère nécessaire en concertation avec le secteur ferroviaire à la lumière des huit années d'expérience. Ces critères seront ensuite mis à jour régulièrement en fonction du retour d'expérience.

Prenons l'exemple du dépassement de vitesse limite :

Sur la version actuelle de ce document, plus la valeur du dépassement de vitesse limite est importante, plus le niveau de gravité associé l'est aussi (cf. exemple ci-dessous).

Évènement de sécurité	Description	Gravité 1	Gravité 2	Gravité 4
Dépassement de vitesse limite	Tous les cas de dépassements effectifs de 15 km/h ou plus de la vitesse limite.	Prise en charge par système ATP et effectif < 15 km/h	Tous (≥ 15km/h)	DVL > à 40 km/h sur LTV (limitation temporaire de vitesse) ou LPV (limitation permanente de vitesse)

Or, dans certaines situations, le niveau de risque peut se révéler plus élevé malgré un dépassement de vitesse moins important qu'un autre évènement à une vitesse supérieure.

Par exemple, un dépassement de vitesse limite de 10 km/h dans une zone située en courbe avec une limitation temporaire de vitesse à 30 km/h car la voie n'est pas encore consolidée suite à des travaux peut, dans certains cas, générer un risque plus important de déraillement qu'un dépassement de vitesse limite supérieur à 15 km/h par un train situé sur une voie consolidée, dont la géométrie est à la valeur nominale, dans une section en parfait alignement et que celle-ci est équipée à intervalle fréquent de dispositifs de contrôle de vitesse.

Cet exemple illustre le fait que le critère de la vitesse n'est pas un critère permettant de déterminer à lui seul le niveau de gravité d'un évènement.

En outre, sur le plan de la logique, comment justifier que seuls les excès de vitesse < 15 km/h rattrapés par un système ATP soient à notifier (G1 en l'occurrence) et non pas ceux identifiés lors de l'analyse des enregistrements de conduite.

Les critères détaillés sont dédiés à la notification initiale. Ensuite, le déclarant dispose de 30 jours pour affiner la déclaration, notamment en renseignant la barrière encore présente au moment des faits, le niveau de gravité pourra être revu à la baisse.

5.2.2. Identification des barrières

Sur la base de plusieurs années de remontée d'évènements, 9 scénarios de défaillances couvrant les principaux risques ferroviaires ont été construits selon la méthode des nœuds papillons.	
Ces modèles de risque sont disponibles sur la plateforme collaborative de l'EPSF, Voie Libre.	
Une vidéo présentant les nœuds papillons est également disponible sur la chaîne YouTube de l'EPSF	

Cliquez sur les images pour y accéder

Une barrière est un dispositif technique ou organisationnel, prévu au système de gestion de la sécurité, visant à réduire la fréquence d'apparition d'un accident ou d'en amoindrir les conséquences. Dans le premier cas, nous parlerons de barrière préventive, activée en amont de l'accident, et dans le second cas nous parlerons de barrière de protection, activée en aval d'un accident.

Les barrières génériques, listées ci-dessous, ont valeur d'exemple. Cette liste n'est pas exhaustive et sera mise à jour périodiquement en fonction du retour d'expérience.

Typologie de barrière	Exemple de barrière
Procédure de communication	Eviter les incompréhensions, collationnement
Procédure de protection	SAL, SAR, fermeture de domaine, LTV, mesures conservatoires, etc.
Procédures d'exploitation d'un train	Vérification de la conformité d'un train ou d'un convoi (VCT - VCC) Visite technique
Dispositif de prise en charge de la vitesse des trains	ATP, KVB, ERTMS
Dispositif de veille automatique	VACMA, cercle du volant de traction, pédales, boutons, contacts sensitifs
Détection dégradation infrastructure	Tournées maintenance, senseurs, caméras, circuit de voie
Détection dégradation du matériel roulant	Maintenance du matériel roulant, visites techniques, détecteurs
Détection des trains	Détecteurs TDM (Train Detection Monitoring), circuit de voie, compteurs d'essieux
Détection d'un obstacle sur la voie	Détecteurs (ex SMART)
Détection intrusion	Détecteurs, état des grillages

En pratique, la notification des évènements devra faire mention de la barrière efficace qui a permis d'éviter ou d'atténuer l'accident. Ainsi, un évènement *a priori* de gravité 4 peut être reclassé en gravité moindre si une barrière propre au SGS des EF/GI a pu être identifiée après une analyse du scénario de défaillance.

Un champ spécifique, nommé « barrière », est disponible dans la base de données nationale CYRUS en format texte libre.

5.2.3. Évènement à haut potentiel de gravité

Il s'agit d'un **évènement de sécurité** pour lequel il n'y avait **pas ou plus de barrières** dans le contexte des faits **pour éviter des conséquences particulièrement graves** dans le système de sécurité étudié. C'est, par exemple, le cas pour un évènement qui n'a pas eu de conséquence humaine uniquement par chance. Il est entendu par **conséquences particulièrement graves des conséquences humaines multiples**.

Les évènements HPG sont donc uniquement à identifier pour les évènements de gravité 4.

Ces évènements, de par leur potentiel de conséquences, sont davantage pertinents pour questionner l'efficacité du SGS, le cas échéant, d'en déduire les actions d'amélioration à mener.

L'analyse des circonstances dans lesquelles l'évènement s'est produit doit permettre d'identifier des facteurs aggravants qui, eux-mêmes, doivent permettre d'aider à établir les conséquences potentielles maximales.

À titre d'illustration, sont listés ci-dessous de façon non exhaustive des exemples de facteurs aggravants.

Facteurs aggravants	Exemple d'évènement remarquable
Marchandise dangereuse	Dérive d'un train composé de marchandise dangereuse sans conséquence humaine ou matériel
Voyageurs	26 novembre 2013 : Carbone (31) - Rupture de rail générant une lacune de 1,30 mètre. Franchissement de trains voyageurs à 150 km/h sans causer de déraillement (enquête BEA-TT). 25 juin 2023 : Nuit-sous-Ravières (89) - Défaut de mesure de protection sur un train voyageur en détresse (enquête BEA-TT)
Environnement d'un DVL	9 décembre 2014 : Saint-Germain-en-Laye (78) - Un RER A en direction de Paris franchit une aiguille vers les voies de service à 87 km/h pour une vitesse autorisée de 30 km/h sans dérailler et sans présence de personnels de travaux sur la voie non prévue (enquête BEA-TT). 21 décembre 2019 : La Milesse (72) Survitesse sur un aiguillage (enquête BEA-TT).
Gare	Bulletin mensuel de la sécurité ferroviaire (BMS) février 2023 : Barre métallique, libre de mouvement, dépassant du gabarit d'un train du gestionnaire d'infrastructure. D'abord, cette barre est entrée en collision avec un train voyageur croiseur. Puis, elle a heurté la valise d'un voyageur présent sur le quai de la gare que le train traversait.
Conditions climatiques extrêmes	Environnement sec et chaud (pour le risque d'incendie), Dérivage de la voie

Facteurs aggravants	Exemple d'évènement remarquable
Infrastructure critique et site industriel critique	13 mars 2017 : Sibelin (69) - Déraillement d'un train de marchandises dangereuses avec des conséquences matériels (enquête BEA-TT).
Densité de trafic	Risque de suraccident lié à la gestion des modes dégradés (scénario d'évacuation, de transbordement de voyageurs, nombreuses circulations avec marche restrictive).
Personnel présent	Bimestriel de la sécurité ferroviaire (Bim') et BMS septembre 2023 : Un train de fret a heurté un chariot lorry sur voie principale, en dehors du domaine fermé. Des agents, présents près du lorry, ont dégagé la voie en urgence après avoir entendu l'avertisseur sonore du train. Grâce à la vigilance du conducteur du train, seul le lorry a été heurté, n'occasionnant que des dommages matériels mineurs.
Passage à niveau / Traversée voie piéton	Franchissement d'un train à un passage à niveau ouvert.

	26 novembre 2013 Carbonne (31) Enquête BEA-TT		25 juin 2023 Nuit-sous-Ravières (89) Enquête BEA-TT		9 décembre 2014 Saint-Germain-en-Laye (78) Enquête BEA-TT
	21 décembre 2019 La Milesse (72) Enquête BEA-TT	 Cliquez sur les images pour accéder aux documents			13 mars 2017 Sibelin (69) Enquête BEA-TT
	BMS Février 2023		BMS Septembre 2023		Bim' Septembre 2023



Pour accéder aux BMS et au Bim', vous devez être inscrit à Voie Libre

Une bonne pratique consiste à systématiquement réaliser une évaluation des facteurs aggravants pour ces niveaux de gravité afin de s'assurer d'identifier ceux se révélant être à haut potentiel de gravité.

5.2.4. Évènement à haut potentiel d'apprentissage (Gravités 1 à 6)

Un évènement HPA est un évènement grandement porteur d'intérêts et d'enseignements pour l'entreprise concernée ou, plus largement, pour le secteur ferroviaire.

Six critères sont utilisés pour identifier un évènement HPA.

	Critère HPA	Définition	Exemple
1	Caractère nouveau ou particulièrement rare	Un caractère surprenant dans le scénario de l'évènement parce qu'il se révèle nouveau ou très rare.	Bim' Juillet - Août 2023 : Dérive et train croiseur 12 juillet 2013 : Brétigny-sur-Orge (91) - Déraillement (enquête BEA-TT).
2	Défaillance inattendue des barrières	Défaillance inédite des barrières réputées d'ordinaires efficaces.	KVB en panne lors d'un FSA Erreur dans la rédaction d'un bulletin de freinage entraînant un DVL (Bim' Novembre - Décembre 2022) DBC défaillant sur une boîte chaude avérée (Carcassonne)
3	Complexité d'interface organisationnelle et/ou humaine	Une complexité ou de nombreuses interfaces entre EF/GI, métiers ou sous-traitants existent ayant largement contribué à l'évènement	Voir exemples dans les Bim' dans la catégorie travaux 25 juin 2023 : Nuits-sous-Ravières (89) - Défaut de mesure de protection sur un train voyageur en détresse (enquête BEA-TT) 21 février 2023 : Scénario nez à nez entre 2 trains voyageurs en gare de Douai (59)
4	Complexité d'interface technique	Une erreur ou défaillance aux interfaces entre sous-systèmes techniques.	12 octobre 2015 : Sainte-Pazanne (44) - Déraillement suite à déshuntage (enquête BEA-TT) Arrachement de caténaires
5	Bonnes pratiques	Une bonne pratique méritant d'être soulignée (action remarquable, excellence opérationnelle) ayant permis de pallier les défaillances techniques et/ou organisationnelles.	Conducteur/tiers qui alerterait d'un raté de fermeture d'un PN
6	Recrudescence d'une typologie d'évènement	À la suite d'un constat de dégradation de manière ponctuelle et notable d'un indicateur	Transport exceptionnel : BIM Septembre - Octobre 2023 Fissuration des bogies AFR 22 Fissuration des semelles LL

	Bim' Juillet - Août 2023		12 juillet 2013 Brétigny-sur-Orge (91) Enquête BEA-TT		Bim' Novembre - Décembre 2022
	25 juin 2023 Nuit-sous-Ravières (89) Enquête BEA-TT	 <i>Cliquez sur les images pour accéder aux documents</i>			12 octobre 2015 Sainte-Pazanne (44)
			Bim' Septembre - Octobre 2023		



Pour accéder aux BMS et au Bim', vous devez être inscrit à Voie Libre

5.2.5. Profondeur d'analyse attendue dans la base nationale

Lors de la déclaration d'un évènement de sécurité dans la base de données nationale, il est attendu que l'analyse fournie soit adaptée au niveau de gravité de l'évènement, à son potentiel de gravité ou encore à sa portée en termes d'apprentissage.

La profondeur d'analyse attendue repose sur trois niveaux de profondeur :

	Analyse simplifiée (gravités 1 et 2) : description factuelle de l'évènement et mise en évidence du rôle des barrières ayant permis d'éviter des conséquences.
	Analyse intermédiaire (gravités 3 et 4) : description, reconstitution du scénario (évènement secondaire), premières hypothèses de causes, et mise en évidence du rôle des barrières pour les cas en gravité 3.
	Analyse détaillée (gravités 4 HPG, 5 et 6) : un rapport d'analyse des causes est demandé en pièce jointe, les facteurs aggravants à renseigner dans le champ commentaire pour les HPG, description, reconstitution du scénario (évènement secondaire) et évaluation détaillée des conséquences en G5 et G6 dans les champs dédiés

Dans certains cas spécifiques, lorsqu'une cause externe évidente est clairement identifiée (ex. : suicide, acte de malveillance manifeste), seuls les éléments factuels sont attendus (description brève, lieu, date, circonstances immédiates). Aucune analyse détaillée n'est exigée, sauf en cas de faille identifiée dans le système de gestion de la sécurité.

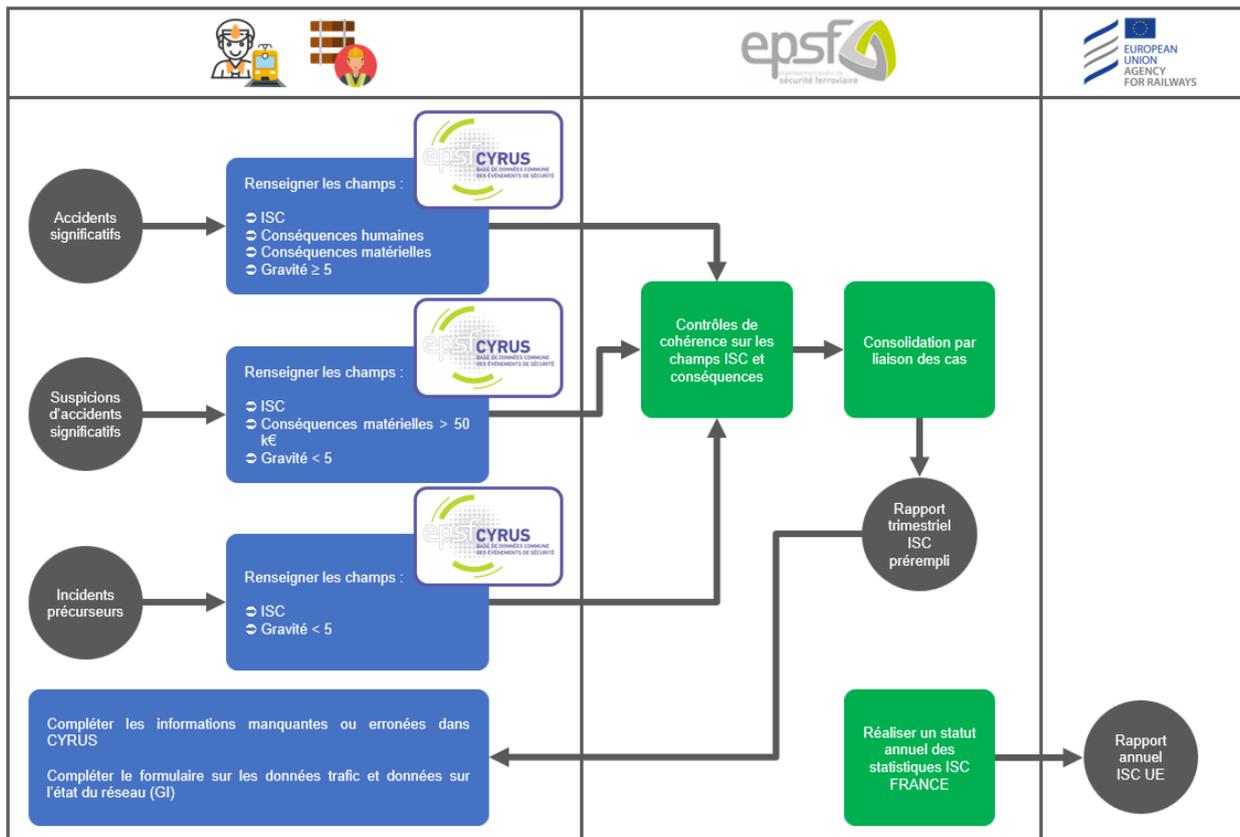
Un modèle type d'analyse par niveau de gravité sera fourni dans la version 2 du présent guide afin de faciliter l'harmonisation des pratiques entre exploitants.

6. Lien avec la notification des indicateurs de sécurité communs (ISC)

Les indicateurs de sécurité communs (ISC) sont définis dans l'annexe I de la [directive \(UE\) 2016/798](#) permettant de contrôler l'évolution générale de la sécurité ferroviaire. Ils sont collectés par les autorités nationales de sécurité (ANS) de chaque pays pour le compte de l'ERA.

En application du DSI, la déclaration à l'EPSF des ISC doit être effectuée trimestriellement par toutes les entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure. La déclaration de ces chiffres n'affranchit pas la notification parallèle des événements. Ainsi, pour éviter une double déclaration, la base CYRUS va évoluer de sorte à ce qu'une seule déclaration soit nécessaire pour répondre à ces deux obligations.

Le processus de collecte est décrit par le diagramme suivant :



Lorsqu'un accident significatif ou un incident précurseur est survenu, une déclaration est réalisée dans CYRUS en précisant le code ISC. Les conséquences et le type de personnes impliquées sont des informations essentielles pour décrire un accident significatif. Le seuil de 150 000 € de dommages matériels, pour considérer un événement comme étant significatif, peut être atteint en additionnant les dégâts d'une EF et d'un GI (par exemple 75 000 € pour chacun). Afin de maximiser la capacité de détection de tels événements, le processus introduit la notion de « suspicions d'accidents significatifs » pour tout événement associé à des dégâts matériels compris entre 50 000€ et 150 000 € au niveau d'une EF ou d'un GI.

Afin de ne pas compter plusieurs fois un événement dans le calcul des ISC, il est nécessaire de repérer les notifications concernant le même événement. Cette activité, dite de liaison des cas, est réalisée par l'EPSF. Lorsqu'il existe une divergence dans les déclarations entre deux EF et/ou GI pour un même événement, les entités concernées sont contactées afin d'aligner les points de vue. Ainsi, cette étape permet de consolider les informations et améliore la qualité des ISC ainsi que celle du retour d'expérience.

Sur la base des déclarations présentes dans CYRUS, l'EPSF est en mesure de calculer la majeure partie des ISC pour toute entité ferroviaire.

Un rapport complet est ensuite envoyé trimestriellement à chaque EF/GI. En retour, il est attendu soit une confirmation de la validité des chiffres et des évènements considérés, soit de faire mention des erreurs trouvées et d'engager les corrections dans CYRUS et ce, au plus tard 60 jours après la fin du trimestre. Cette étape tire profit de l'arrêté « nomenclature » et de la base CYRUS **afin de réduire au maximum les actions redondantes** liées à la collecte des ISC telle qu'exigée dans le DSI.

Enfin, les ISC non couverts par l'exploitation de la base CYRUS, tels que les volumes d'activité (trafic en train/km, tonnes/km et voyageurs/km selon l'exploitant), sont à communiquer en même temps que l'étape précédente.

7. Perspectives

Ce guide constitue une première version qui vise dans un premier temps à permettre à tous les EF/GI de disposer d'informations claires sur les attendus lors de la déclaration d'un évènement de sécurité au titre de l'arrêté « nomenclature ».

Il fera l'objet d'animation régulière de la part de l'EPSF auprès des EF/GI qui en exprimeront le besoin, à la fois si des dispositions y figurant nécessitent davantage d'explications mais à la fois également pour partager d'éventuelles difficultés dans sa mise en œuvre et partager des propositions d'amélioration.

À ce titre, vous pouvez nous contacter en cliquant sur l'image ci-contre



Sans attendre ces retours, des travaux sont d'ores et déjà engagés par l'EPSF auprès d'un panel représentatif d'EF et de GI afin de bâtir, pour chacun des type d'évènements de la nomenclature, des critères détaillés devant permettre au déclarant de déterminer de la manière la plus simple possible le niveau de gravité a priori de l'évènement de sécurité qu'il s'apprête à déclarer.

Sur la base d'un premier retour d'expérience et des résultats de ces travaux, ce guide fera l'objet d'une nouvelle révision à l'horizon 2026 puis, au titre de l'amélioration continue, fera l'objet de révision périodique en tant que de besoin.

Annexe
Nomenclature et codes ISC

Code évènement EPSF	Description	Code ISC	Nom ISC	Complément ISC	
1.1.1.1	Nez à Nez	N011	Collision de train avec un véhicule ferroviaire		
1.1.1.2	Prise en écharpe				
1.1.1.3	Rattrapage				
1.1.1.4	Heurt d'un train croiseur				
1.1.2.1	Collision contre un élément de l'infrastructure engageant le gabarit	N012	Collision de train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit	Inclus les collisions pantographe contre caténaire	
1.1.2.2	Enfoncement de heurtoir				
1.1.2.3	Collision d'un train contre un animal sur la voie (hors passage à niveau)				
1.1.2.4	Collision d'un train contre un obstacle sur la voie (hors passage à niveau)				
1.1.2.5	Collision d'un train avec un matériel en stationnement	N011	Collision de train avec un véhicule ferroviaire		
1.2.1	Déraillement de train engageant une voie principale	N02	Déraillement de train		
1.2.2	Déraillement de train sans engagement de la voie principale				
1.3.1	Collision (véhicule; piétons; obstacle; etc.)	N03	Accident à un passage à niveau, y compris un accident impliquant des piétons à un passage à niveau, et une nouvelle ventilation pour les cinq types de passages à niveau	N031	Passage à niveau passif
				N032	Passage à niveau actif manuel
				N033	Passage à niveau actif automatique avec avertissement coté usagers
				N034	Passage à niveau actif automatique avec protection coté usagers
				N035	Passage à niveau actif avec protection coté rails

Code événement EPSF	Description	Code ISC	Nom ISC	Complément ISC	
1.4.1	Accident de personnes hors-Passage à Niveau impliquant du matériel roulant en mouvement à l'exception des suicides et des tentatives de suicide	N04	Accident de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, à l'exception des suicides et des tentatives de suicide,		
1.5.1	Incendie dans le matériel roulant en circulation	N05	Incendie dans le matériel roulant		
1.6.1	Accident de marchandises dangereuses (conséquence d'une perte de marchandise dangereuse)	N06	Autre		
1.6.2	Accident engendré par la projection d'objet par le train (ballast, glace, etc.)				
1.6.3	Électrisation (Blessé Grave) ou électrocution (Tué) liée à l'exploitation ferroviaire			Si implique un train en mouvement	
2.1.1	Défaillance de voie (rail cassé, gauche de voie, etc.)	I01 ou I02	I01	Rupture de rail	
			I02	Gauchissement de la voie et autre défaut d'alignement des rails	
2.3.1	Incident de signalisation	I03	Panne de signalisation contraire à la sécurité	Applicable lorsque la gravité est supérieure au égale à 3	
2.4.1.2	Rupture d'essieu	I06	Rupture d'essieu du matériel roulant en service		
2.4.1.3	Rupture de roue	I05	Rupture de roue du matériel roulant en service		
2.5.3.1	Dépassement du point d'arrêt	I041 ou I042	I041	Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque	I042 correspond à la gravité 4
	Carré/signaux d'itinéraire/sémaphore Block Manuel		I042	Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque	

Code évènement EPSF	Description	Code ISC	Nom ISC	Complément ISC	
2.5.3.2	Dépassement du point d'arrêt	I041 ou I042	I041	Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque	I042 correspond à la gravité 4
	Repère Non franchissable		I042		
2.5.3.3	Dépassement du point d'arrêt	I041 ou I042	I041	Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque	I042 correspond à la gravité 4
	Carré violet		I042	Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque	
2.5.3.4	Dépassement du point d'arrêt	I041 ou I042	I041	Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque	
	Sémaphore autre que Block Manuel		I042	Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque	
2.5.3.5	Dépassement du point d'arrêt	I041 ou I042	I041	Signal fermé franchi sans autorisation lors d'un passage par un point à risque	I042 correspond à la gravité 4
	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, etc.)		I042	Signal fermé franchi sans autorisation sans passage par un point à risque	
3.1.1	Suicide	N07	Suicide		
3.1.2	Tentative de suicide	N08	Tentative de suicide		

FICHE D'IDENTIFICATION

Titre	Classification des événements de sécurité ferroviaire Guide à l'attention des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure exploitant en France
Collection	Système
Type	Guide
Référence	SYS-GUID-042
Version	V1

Résumé

C'est en tenant compte du contexte lié à la publication de l'arrêté du 4 janvier 2016, des évolutions réglementaires majeures qui ont suivi et de l'ensemble des événements qui sont notifiés par les EF/GI et de leur analyse, que l'EPSF a entrepris ce travail d'écriture de ce guide dans la perspective de le publier et permettre ainsi à tous les exploitants ferroviaires de mieux comprendre les attentes de l'établissement en matière de déclaration des événements de sécurité.

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Objet de la modification
1	12/09/2025	Création du document
2		

Textes abrogés

Textes interdépendants

--	--

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Délégation à l'Animation et à la communication technique et réglementaire
Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales
Établissement public de sécurité ferroviaire
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex