



COMMUNIQUE DE PRESSE 22/2023

Les indicateurs relatifs à la sécurité ferroviaire en 2022

(Paris, le 29 Novembre 2023) L'Union internationale des Chemins de fer (UIC) publie son rapport annuel sur les accidents ferroviaires.

Périmètre

La base de données « Sécurité » de l'UIC collecte l'ensemble des accidents significatifs¹ depuis 2006, et rassemble aujourd'hui les données de 34 membres, des régions Europe, Asie et Moyen-Orient. Un nouveau gestionnaire d'infrastructure (GI) vient de rejoindre cette base de données Sécurité de l'UIC en 2023 : LDZ (Lettonie).

L'augmentation significative du trafic ferroviaire en 2022

Les années 2020 et 2021 ont vu le trafic ferroviaire baisser considérablement en raison de la pandémie de COVID-19. En 2022, on peut enfin observer une inversion de cette tendance, avec une hausse significative du trafic ferroviaire, qui atteint même son plus haut niveau depuis ces 6 dernières années.

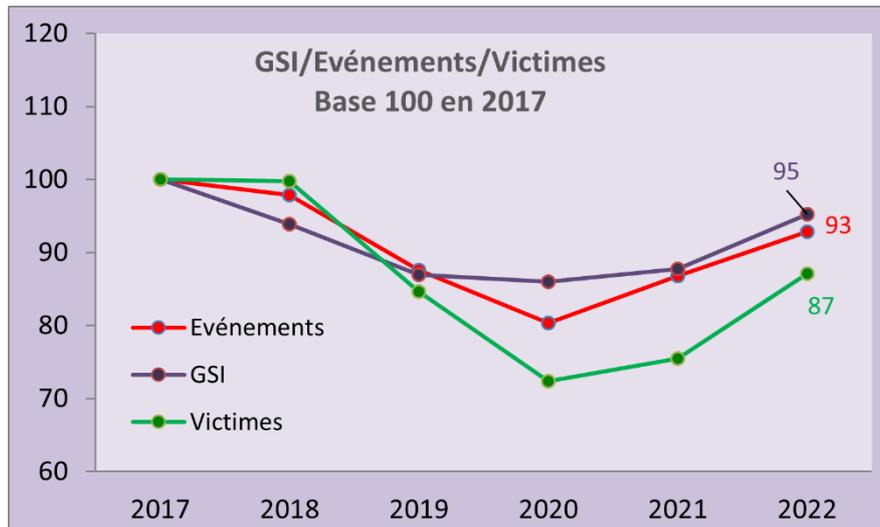
Le graphique ci-contre montre l'évolution du trafic ferroviaire en million de train-km sur les 6 dernières années. Base 100 est l'année 2017.



¹ Accident significatif : tout accident 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, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation, à l'exception des accidents dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts

Hausse du nombre d'accidents significatifs en 2022

Avec l'augmentation significative du trafic ferroviaire, les accidents significatifs, ainsi que le nombre de victimes ont également connu une certaine augmentation. Leur nombre, en termes d'accidents et de victimes est comparable aux niveaux pré-pandémiques de 2019, mais reste largement inférieur par rapport aux niveaux 2017 et 2018.



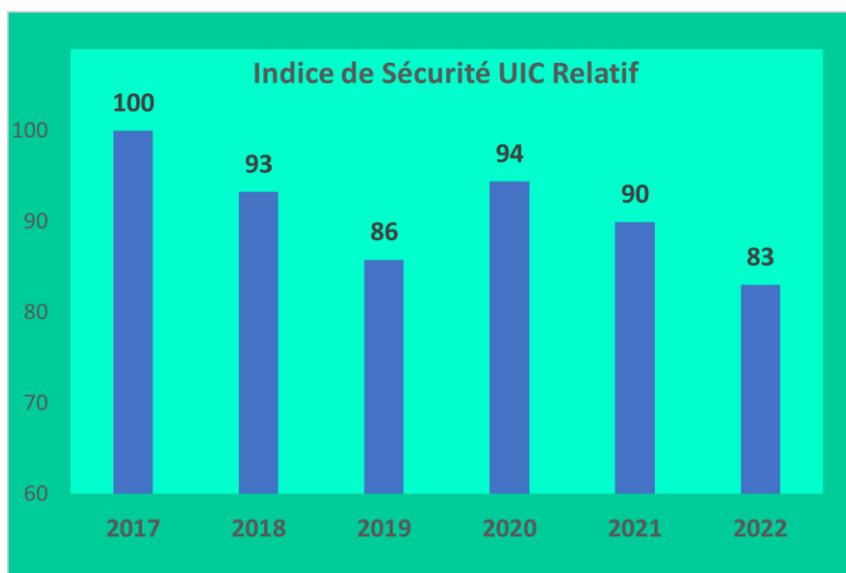
Indice de sécurité UIC

L'indice de sécurité créé par l'UIC va au-delà de la simple statistique sur le nombre d'accidents : chaque accident est « pondéré », en fonction de sa typologie, de ses causes et du nombre, et de la catégorie des victimes. Cela permet d'appréhender plus finement le niveau général de sécurité, indépendamment des événements à fort impact, heureusement rares. Cet indice permet également d'appréhender le niveau intrinsèque de responsabilité du système ferroviaire, vis-à-vis de ses agressions extérieures. De manière générale, plus l'indice est bas et mieux la sécurité est appréhendée.

L'amélioration régulière de cet indicateur entre 2016 et 2019 a été stoppée net par la pandémie de COVID-19. En 2020, l'indicateur s'est dégradé pour remonter au-delà du niveau de 2018. En revanche, en 2021, on observe une restauration de cet indice, sans toutefois revenir au niveau de 2019. Cela indique la bonne résilience du système ferroviaire en matière de sécurité. Toutefois, en 2022, une forte hausse de cet indice est indéniable, principalement due à l'augmentation des accidents et des victimes, il reste néanmoins en dessous du niveau 2017.

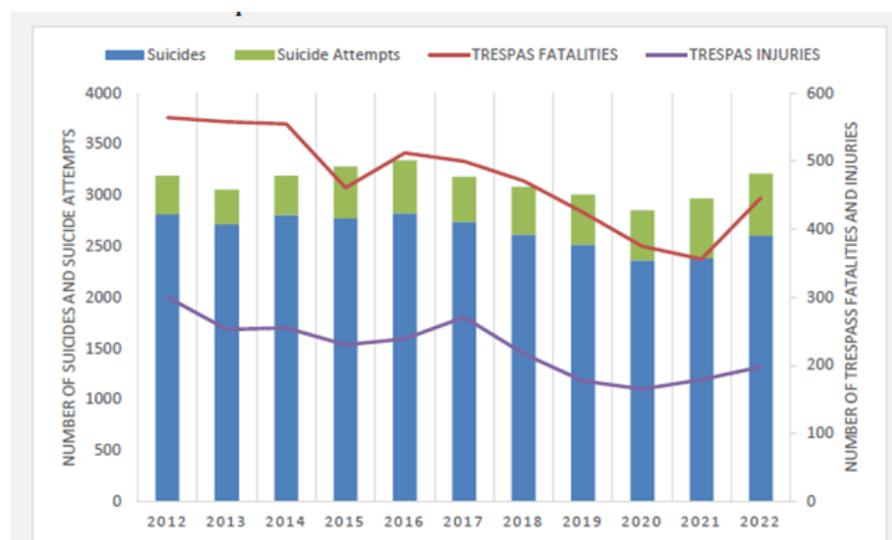
Le graphique ci-dessous démontre l'évolution de l'indice de sécurité (GSI), ainsi que le nombre d'accidents significatifs et de victimes. Base 100 est l'année 2017.

Ce même indice de sécurité UIC, normalisé par les train-kilomètres, atteint son plus bas niveau depuis 6 ans., cf. graphe ci-dessous.



Suicides versus intrusions humaines dans les emprises ferroviaires

Cette année, le rapport de sécurité de l'UIC a étudié la corrélation entre les suicides avérés dans l'infrastructure ferroviaire, et les intrusions humaines, faisant partie des accidents significatifs.



Cette étude offre une perspective à trois niveaux sur la dynamique des suicides et des intrusions: au niveau annuel sur une période allant jusqu'à 10 ans, au niveau mensuel afin d'établir d'éventuelles tendances saisonnières, et enfin au niveau journalier, en explorant les conditions de luminosité des événements : jour, nuit. Ci-dessus le graphique offre une dynamique sur 10 ans des suicides, tentatives de suicides, intrusions humaines, ainsi que les victimes des intrusions : morts et blessés graves.

Les membres de la base de données Sécurité de l'UIC en 2022

ADIF (Espagne), BANE NOR SF (Norvège), CFL (Luxembourg), CFR-SA (Roumanie), CIE (Irlande), DB AG (Allemagne), EUSKOTREN (Espagne), FGC (Espagne), FS RFI (Italie), FTIA (Finlande), HŽ (Croatie), NETWORK RAIL (Royaume-Uni), INFRABEL (Belgique), INFRAKOS (Kosovo), IP (Portugal), KRRI (Corée du Sud), LDZ (Lettonie), LTG (Lituanie), MÁV (Hongrie), NRIC (Bulgarie), ÖBB (Autriche), OSE (Grèce), PKP (Pologne), PRORAIL (Pays-Bas), RAI (Iran), SNCF Réseau (France), SAR (Arabie Saoudite), SBB CFF FFS (Suisse), SŽ (Slovénie), SŽ (Tchéquie), TCDD (Turquie), Trafikverket (Suède), ŽSR (Slovaquie).

NB : les graphiques ci-dessus (sauf le dernier) sont basés sur les données communiquées par les 29 membres présents depuis au moins 2017.

Définitions

Train-km : Unité de mesure correspondant au mouvement d'un train sur un kilomètre. Le total des trains-km est la mesure de base du trafic ferroviaire.

Accident significatif : tout accident 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, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement, ou des interruptions importantes de la circulation, à l'exception des accidents dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts.

Victime : personne tuée ou gravement blessée

Personne tuée : « Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides »

Personne gravement blessée : « Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides »

Indicateurs : nombres absolus divisés par le nombre total de trains-km

Accès au document

Le rapport UIC 2022 sur la Sécurité est téléchargeable à l'adresse : <http://safetydb.uic.org>

CONTACTS :

Département Communication UIC : com@uic.org

Safety at UIC : safety@uic.org

Frédéric HENON, Head of Operations and Safety : henon@uic.org

Iryna Polzikova, Safety Database Manager : polzikova@uic.org