

Chemins de fer secondaires hors RFN

Déclaration des événements notables survenus en exploitation

Explication de l'article 39
du décret « STPG » du 9 mai 2003



Objet et application :

Conformément au décret n° 714 du 31 juillet 2001, portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG produit des guides et référentiels techniques en liaison avec ses partenaires professionnels.

Le présent guide d'application précise les modalités d'application de l'article 39 n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés. Il propose une définition des « événements notables » liés à la sécurité tels que prévus par le décret. Il définit ensuite des principes de classification et de déclaration de ces événements.

Le présent guide est applicable aux systèmes de transport public guidés de personnes relevant du titre VI du décret susvisé, désignés ci-après : chemins de fer secondaires. Deux réseaux entrent actuellement dans cette catégorie : le Chemin de Fer de la Corse et les Chemins de fer de Provence.

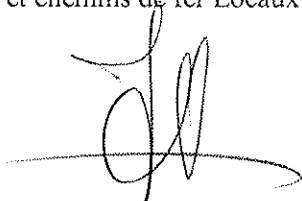
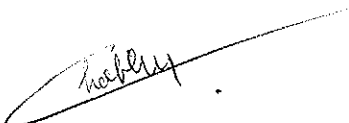
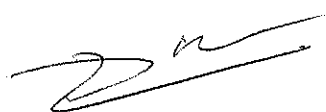
Élaboration et diffusion :

Le présent guide a été élaboré par le STRMTG.

Il est destiné principalement aux autorités organisatrices de transport et aux exploitants, ainsi qu'aux maîtres d'œuvre, bureaux d'études et EOQA investis d'une mission sur ces systèmes.

Historique des mises à jour :

<i>N° de version</i>	<i>Date</i>	<i>Nature des versions</i>
1.0	08/ 02 / 2010	Initiale

REDACTEUR	VERIFICATEUR	APPROBATEUR
Jérôme CHARLES Responsable de la division Métros et chemins de fer Locaux	Thibault CHATELUS Chargé d'affaires à la division Métros et chemins de fer Locaux	Daniel PFEIFFER Directeur du STRMTG
		

Coordonnées du service :

Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports guidés (STRMTG)
1461 rue de la piscine
38400 ST MARTIN D'HERES
tél. : 04 76 63 78 78

Sommaire

1.RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION.....	4
2.ÉVÈNEMENTS NOTABLES LIÉS À LA SÉCURITÉ.....	4
3.CLASSEMENT DES ÉVÈNEMENTS.....	4
4.TYPOLOGIE DES ÉVÈNEMENTS NOTABLES.....	5
5.DÉCLARATION DES ÉVÈNEMENTS À L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE...8	
6.FICHE TYPE DE DÉCLARATION D'ÉVÈNEMENT NOTABLE.....	10
7.DÉFINITIONS RELATIVES AUX VICTIMES.....	11
8.INTERVENTION DU SERVICE DE CONTRÔLE EN CAS D'ENQUÊTE DU BEA-TT.....	12
ANNEXE 1 – DECLARATION D'EVENEMENT NOTABLE.....	10

1. Rappel de la réglementation.

- Article 39 du décret STPG n° 2003 – 425 :

« Tout événement notable lié à la sécurité est porté sans délai par l'exploitant à la connaissance du préfet du département dans lequel est implanté le système. Cette information porte notamment sur le déroulement de l'événement et sa gravité. L'exploitant adresse un rapport circonstancié sur cet événement au préfet et à l'autorité organisatrice des transports, dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'événement. Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

Le préfet peut demander à l'exploitant d'analyser tout événement notable lié à la sécurité dont il a connaissance.

Dans tous les cas prévus par cet article, le préfet peut demander tout élément complémentaire d'information. »

- Article 1 de l'arrêté du 23 décembre 2003 relatif au plan d'intervention et de sécurité et complétant l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains :

(Extrait) :

[...] :

« - événement de type 1, événement ou succession d'événements provoquant des dommages limités aux personnes, aux biens ou à l'environnement, ou qui auraient provoqué des dommages plus conséquents dans des conditions plus défavorables d'exploitation ;

« - événement de type 2, événement ou succession d'événements provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement, pouvant donner lieu à l'activation du plan d'intervention et de sécurité ;

« - événement de type 3, événement ou succession d'événements provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement, donnant lieu à l'activation du plan d'intervention et de sécurité ;

« - plan d'urgence, [...]»

2. Évènements notables liés à la sécurité.

Sont considérés comme événements notables les faits suivants déterminés selon leur niveau de gravité et leur(s) origine(s) supposées ou avérées :

- Évènements majeurs,
- Évènements graves,
- Accidents marginaux d'origine « système ».
- Quasi-accidents.

3. Classement des événements.

Les événements liés à la sécurité survenus en exploitation sont classés selon leur niveau de gravité et leur origine supposée ou avérée et par type, au sens de l'article 1 de l'arrêté du 23 décembre 2003 susvisé. La gravité de l'évènement est évaluée en regard du nombre de victimes, de la gravité des blessures et/ou de l'importance des dommages matériels.

Type d'évènement	Définition	Classification PIS (*)
Évènement majeur :	Évènement causant plusieurs morts et/ou plusieurs blessés graves et/ou des dommages matériels très importants. Il nécessite le déclenchement du PIS et la mise en œuvre d'importants moyens de secours extérieurs. Il entraîne en général un arrêt prolongé de l'exploitation. Il a, en outre, des répercussions médiatiques notables.	Type 3 (+ plan d'urgence)
Évènement grave :	Évènement causant 1 mort et/ou un blessé grave et/ou plusieurs blessés légers et/ou des dommages matériels significatifs. Cet évènement peut nécessiter le déclenchement du PIS. Il entraîne en général une interruption momentanée de l'exploitation.	Type 2
Incident ou accident marginal d'origine « système » :	Évènement pouvant causer des blessures légères, imputable à un dysfonctionnement du système, tant au niveau technique (ex : défaillances d'un équipement,...) qu'opérationnel (ex : erreur humaine...). Le PIS peut éventuellement être activé.	Type 1
Quasi-accident :	Évènement qui aurait pu conduire à des dommages conséquents, suite à la perte de toutes les barrières de sécurité, mais heureusement ou fortuitement évité. Le PIS n'est pas activé.	Type 1

(*) : au sens de de l'article 1 de l'arrêté du 23 décembre 2003 susvisé.

Événements se produisant dans les établissements des gares (ERP hors quais), aux dépôts, ateliers ou voie de service :

Sans préjudice des obligations d'information relevant d'autres réglementations (ex. : sécurité du travail), on appliquera les règles de déclaration définies par le décret STPG dans la mesure où ces événements :

- impactent directement la sécurité des voyageurs et des tiers ;
- mettent en évidence des dysfonctionnements qui auraient pu tout aussi bien mettre en cause la sécurité des voyageurs ou des tiers dans le cadre des activités commerciales (ex. : incident sur matériel roulant survenu au dépôt mais reproductible en ligne sous exploitation voyageurs).

4. Typologie des événements notables.

Les différents événements identifiés par leur origine connue et listés ci-après peuvent être considérés comme notables. Ils peuvent néanmoins résulter de l'enchaînement ou du cumul de plusieurs causes.

Leur conséquence (ex. : victimes, déraillement, dégâts matériels) permet de les qualifier par niveau de gravité selon la classification présentée au chapitre 2.

La présente liste à une valeur indicative. Elle ne saurait citer de façon exhaustive les différents événements pouvant affecter le système.

N°	EVENEMENT	DESCRIPTION	TYPE
1	Incendie / explosion	1.2 Départ de feu sur un train en circulation, ayant nécessité l'usage d'un moyen d'extinction propre au système	1
		1.3 Incendie ou explosion sur un train en circulation, ayant nécessité l'intervention des services de secours	2 ou 3
2	Déraillement	2.1 Désordre ou dysfonctionnement lié à l'infrastructure ferroviaire, ayant provoqué ou susceptible de provoquer un déraillement (ex. rupture de rail, mauvaise position d'un appareil de voie)	1, 2 ou 3
		2.2 Déraillement consécutif d'une survitesse	1, 2 ou 3
3	Panique	3 Mouvement de panique dans un train ou sur un quai	1, 2 ou 3
4	Collision	4.1 Collision entre trains par nez à nez	2 ou 3
		4.2 Collision entre trains par rattrapage	2 ou 3
		4.3 Collision entre trains par prise en écharpe	2 ou 3
		4.4 Situation de collision, sans que celle-ci ait eu lieu, liée au franchissement d'un signal fermé	1
		4.5 Heurt d'obstacle fixe d'origine système (ex. butoir, ouvrage effondré) entraînant des dommages au train	1, 2 ou 3
		4.6 Heurt d'un véhicule à un passage à niveau ou suite à une pénétration dans l'emprise de la voie	1, 2 ou 3

N°	EVENEMENT	DESCRIPTION	TYPE
		5.1 Affaissement de la voie ou de la plateforme provoquant un déraillement ou le renversement d'un train	2 ou 3
		5.2 Heurt d'obstacle fixe d'origine naturelle (ex. : blocs rocheux, glissement de terrain, arbre tombé sur la voie)	1, 2 ou 3
5	Risques extérieurs	5.3 Effondrement, affaissement de la voie, éboulement ou inondation de la plateforme provoquant l'interruption des circulations mais sans impact direct sur un train	1
		5.4 Heurt d'animal, uniquement lorsque ce type d'événement est récurrent et entraîne des dommages au train	1
		6.1 Heurt de personne en ligne, à un passage à niveau ou consécutivement à une pénétration dans l'emprise de la voie	1 ou 2
		6.2 Heurt de personne en gare consécutivement à une chute à la voie	1 ou 2
6	Chute / heurt de personne	6.3 Heurt de personne en gare consécutivement à une traversée imprudente de la voie	1 ou 2
		6.4 Entraînement de personne dans une gare	1 ou 2
		6.5 Electrification d'un voyageur ou d'un tiers par contact avec des installations sous tension	1 ou 2
7	Événement médiatique	7 Tout incident ayant des répercussions médiatiques importantes (ex. : évacuation massive d'un train immobilisé en pleine voie par suite de panne nécessitant l'assistance des services de secours)	1

NOTA : les événements de type malaise, agression ou détérioration volontaire de matériel, bien que le PIS puisse être déclenché pour certains d'entre eux, n'entrent pas dans la catégorie des événements représentatifs de l'état de sécurité intrinsèque du système, objets d'une déclaration à l'autorité de contrôle.

Seuls les suicides font l'objet d'un bilan statistique annuel en distinguant :

- Suicides (ayant entraîné la mort) ;
- Tentatives de suicide (ayant entraîné la blessure de la victime).

5. Déclaration des événements à l'autorité de contrôle.

La réglementation (décret STPG art. 39) impose à l'exploitant (son représentant nommé désigné) **d'informer sans délai le préfet de tout événement notable lié à la sécurité.** Cette information porte notamment sur le déroulement de l'événement et sa gravité. Cette action ne doit pas être confondue avec l'alerte des services de secours (pompiers, gendarmerie).

En pratique, l'exploitant prévient :

- durant les horaires de service, le responsable sécurité transport de la DREAL de Corse ou de la DDTM 06, représentant le préfet ;
- en dehors des horaires de service, le cadre de permanence du service ou le cabinet du préfet ;
- le service technique en charge du contrôle, aussitôt que possible lorsqu'il s'agit d'un événement majeur et dès que possible pendant les heures de service pour les autres événements.

Type événement	Déclaration immédiate	Rapport circonstancié	Rapport annuel d'exploitation
Évènement majeur (type 3 / PIS)	Information immédiate du Préfet et du service de contrôle. Toute information orale doit impérativement être suivie d'une déclaration écrite (fax ou courriel).	Rapport circonstancié au Préfet sous 2 mois avec copie au service de contrôle.	Consignation détaillée dans le rapport annuel de l'exploitant.
Évènement grave (type 2 / PIS)	Information dans la journée du préfet + déclaration écrite (fax ou courriel) sous 2 à 4 jours au préfet et au service de contrôle.	Rapport circonstancié au Préfet sous 2 mois avec copie au service de contrôle.	Consignation détaillée dans le rapport annuel de l'exploitant.
Accident marginal d'origine « système » (type 1 / PIS)	Pas d'information immédiate du préfet ; l'exploitant apprécie lui-même l'opportunité	Rapport circonstancié sous 2 mois sur demande de l'Etat. (<i>voir nota</i>)	Consignation synthétique dans le rapport annuel de l'exploitant.
Quasi-accident (type 1 / PIS)	d'avertir immédiatement le service de contrôle (fax ou courriel).	Rapport circonstancié au service de contrôle dans un délai de 2 mois à partir de la connaissance de l'événement.	Consignation synthétique dans le rapport annuel de l'exploitant.

Nota : les événements de type suicides et heurts d'animaux donnent lieu uniquement à récapitulation annuelle.

6. Fiche type de déclaration d'événement notable.

Un modèle de fiche de déclaration d'événement notable est proposé ci-après (voir annexe 1)

Ce modèle est un exemple, l'exploitant étant totalement libre de choisir une autre présentation. Dans ce cas, les informations transmises doivent néanmoins recouvrir les mêmes renseignements.

7. Définitions relatives aux victimes.

Les définitions sont celles issues du règlement européen relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (n° 1192/2003 du 3 juillet 2003) :

Mort : toute personne décédée sur le coup ou dans les trente jours, sauf suicide.

Blessé grave : toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures, hors tentative de suicide.

Et, par déduction :

Blessé léger : toute personne non indemne n'entrant pas dans la catégorie « blessé grave », hors tentative de suicide.

Suicide : acte volontaire aboutissant au décès

Tentative de suicide : acte volontaire ayant entraîné la blessure de la victime.

8. Intervention du service de contrôle en cas d'enquête du BEA-TT.

En application de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative notamment à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et du décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, le bureau d'enquête accident de transport terrestre (BEA-TT) peut être saisi par le ministre ou proposer lui-même l'ouverture d'une enquête sur un événement en général de gravité importante ou marquant par sa singularité et son risque potentiel.

La déclaration de l'événement auprès du préfet et l'enquête menée par le BEATT sont des procédures indépendantes. Ainsi, les investigations conduites par le BEATT ne préjugent pas de l'obligation de l'exploitant de remettre au préfet et au service de contrôle, le rapport circonstancié prévu par le décret STPG, dans le délai imparti (voir tableau du chapitre 5).

L'exploitant doit également communiquer au service de contrôle toute information utile relative aux conditions de reprise de l'exploitation : mesures conservatoires, dispositions particulières prises pour supprimer le(s) risque(s) identifié(s), précautions éventuelles prises avant la remise en service du matériel roulant, du système d'exploitation et de l'infrastructure,...

Il continue, par ailleurs, de répondre aux sollicitations de ce dernier sur ces points.

Lorsque les scellés judiciaires ont été apposés sur certains éléments du système (matériel roulant, registres d'exploitation, enregistreurs de paramètres), seul le BEA-TT peut y avoir accès.

ANNEXE 1 – DECLARATION D'EVENEMENT NOTABLE

Réseau :

Exploitant :

Ligne : Voie : Lieu précis : PK :

Sens circulation : Date : Heure :

Matériel en cause (type, n°) :

<u>Circonstances de l'évènement :</u>	Exploitation :	<input type="checkbox"/> Normale	<input type="checkbox"/> Dégradée	<input type="checkbox"/> Zone de travaux
	Circulation :	<input type="checkbox"/> En tunnel	<input type="checkbox"/> Sur viaduc	<input type="checkbox"/> Autres :
		<input type="checkbox"/> Double voie	<input type="checkbox"/> Voie unique	
	État de la voie:	<input type="checkbox"/> Bon état	<input type="checkbox"/> Mauvais état	
	Aspect du rail :	<input type="checkbox"/> Glissant / mouillé	<input type="checkbox"/> Sec	
	Conditions atmosphériques :	<input type="checkbox"/> Beau temps	<input type="checkbox"/> Pluie	<input type="checkbox"/> Brouillard
		<input type="checkbox"/> Gel	<input type="checkbox"/> Neige	<input type="checkbox"/> Vent fort
	Visibilité :	<input type="checkbox"/> Bonne	<input type="checkbox"/> Mauvaise	
	Luminosité :	<input type="checkbox"/> Plein jour	<input type="checkbox"/> Aube ou crépuscule	<input type="checkbox"/> Nuit

<u>Configuration du lieu de l'évènement :</u>	Tracé en plan :	<input type="checkbox"/> Alignement droit	<input type="checkbox"/> Courbe	<input type="checkbox"/> PN fermé
		<input type="checkbox"/> Appareils de voie	<input type="checkbox"/> Autre :	<input type="checkbox"/> PN non fermé
	Profil en long :	<input type="checkbox"/> Palier	<input type="checkbox"/> Pente :%	<input type="checkbox"/> Rampe :%
	Dévers :	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui	
	Ecartement :	<input type="checkbox"/> Normal	<input type="checkbox"/> Métrique	

INCENDIE EXPLOSION En ligne En gare Sur viaduc En tunnel

ELECTROCUTION Dans le train En gare En ligne Ailleurs

DERAILEMENT (y c. bi-voie) En gare En ligne En tunnel

ACCIDENT VOYAGEUR Chute du train En gare En ligne
(hors collision) Chute dans le train Coincement dans le train
Acte suicidaire Chute du quai Entraînement par le train

COLLISION ENTRE RAMES Prise en écharpe Rattrapage Nez à nez

COLLISION / OBSTACLE FIXE Préciser :

COLLISION AVEC UN TIERS PL et TC > 3,5 T VU < 3,5 T VL Autre
2 roues motorisé Vélo Piéton
Manœuvre du tiers : Pénétration dans l'emprise de la voie Franchissement d'un PN fermé
Engagement du gabarit Franchissement d'un PN non fermé

AUTRE EVENEMENT Préciser :

ANNEXE 1 – DECLARATION D'EVENEMENT NOTABLE

PARAMETRES DU SYSTEME	Source : Déclaration(s) conducteur(s) <input type="checkbox"/>	Relevé de la bande tachy <input type="checkbox"/>
Vitesse initiale :.....	Vitesse d'impact :	
Action du sifflet <input type="checkbox"/>	Frein de service <input type="checkbox"/>	Frein d'urgence. <input type="checkbox"/>
Signal d'alarme <input type="checkbox"/>	Appel voyageur <input type="checkbox"/>	Panne système :

CONSEQUENCES HUMAINES

Nombre de tués Nb de blessés graves Nb de blessés légers

Voyageurs :

Tiers :

Personnel d'exploitation :

Panique des voyageurs :

CONSEQUENCES MATERIELLES

Renversement Collision Déraillement

Dommages aux biens : Voie :
Autres ouvrages :
Matériel roulant :
Autres véhicules :

DEROULEMENT DE L'EVENEMENT

Description :

Causes avérées ou supposées :

Si facteur aggravant, préciser (contexte, événement extérieur, panique,...) :

INTERVENTION DES SECOURS

Alerte :

Délais d'intervention :

Évacuation des passagers :

ANNEXE 1 – DECLARATION D'EVENEMENT NOTABLE

DUREE DE PERTURBATION DE L'EXPLOITATION

SUITES DONNEES

Mesures de sécurité immédiates :

Dispositions correctives envisagées à court terme :

CROQUIS DE COMPREHENSION + joindre des photos

Établi par :

Fonction :

Tél :

Date :

Signature :
