

Métros et RER (hors RFN)

Traitement des événements d'exploitation intéressant la sécurité

3 février 2012



Objet et application :

Conformément au décret n°2010-1580 du 17 décembre 2010 relatif au 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 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 consolidé relatif à *la sécurité des transports publics guidés*.

Il est applicable aux systèmes de transport public guidés de personnes, de type métros et RER en dehors du réseau ferré national, relevant du titre II du décret susmentionné.


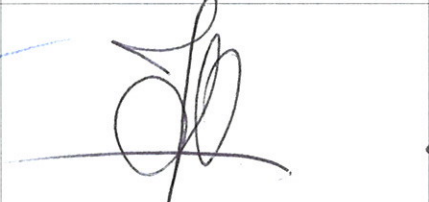
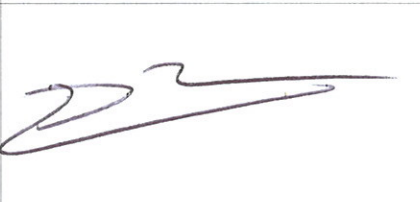
Élaboration et diffusion :

Ce document a été élaboré par le groupe de travail national « REX Métro-RER » mis en place par le STRMTG et chargé d'explicitier les modalités de caractérisation et de déclaration des événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes métros et RER hors RFN.

Il est destiné aux exploitants de réseaux de métros et RER, aux autorités organisatrices de transport et aux services de l'État en charge du contrôle de ces réseaux.

Historique des mises à jour :

| N° de version | Date | Nature des versions |
|---------------|----------------|-----------------------------------|
| 1 | 3 février 2012 | Mise en forme guide d'application |

| REDACTEUR | VERIFICATEUR | APPROBATEUR |
|---|--|---|
| Thibault CHATELUS Chargé d'affaires à la division Métros et chemins de fer Locaux | Jérôme CHARLES Responsable de 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

www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

| | | |
|---------------|---|-------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation- Version 1</i> | Version 1 03/02/2012 |
| | | Page 3 / 22 |

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| 1.PRÉAMBULE ET RÉGLEMENTATION..... | 4 |
| 2.CHAMP D'APPLICATION..... | 6 |
| 3.DÉFINITIONS..... | 7 |
| 4.CARACTÉRISATION ET TYPOLOGIE DES ÉVÈNEMENTS D'EXPLOITATION INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ..... | 9 |
| 5.CLASSES DE GRAVITÉ DES ÉVÈNEMENTS D'EXPLOITATION INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ..... | 15 |
| 6.MODALITÉS DE DÉCLARATION DES ÉVÈNEMENTS À L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE..... | 16 |
| 7.BASE DE DONNÉES NATIONALE « ÉVÈNEMENTS MÉTRO-RER »..... | 18 |
| 8.PRÉCISIONS CONCERNANT LE RAPPORT ANNUEL D'EXPLOITATION..... | 19 |
| ANNEXE 1 : SCHÉMA DE SYNTHÈSE DU TRAITEMENT D'UN ÉVÈNEMENT D'EXPLOITATION | 20 |
| ANNEXE 2 :.LISTE DES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL « REX MÉTROS- RER »..... | 21 |

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application | Version 1 03/02/2012 |
| | <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Page 4 / 22 |

1. Préambule et réglementation.

Pour le RER, seules les parties de réseaux situées en dehors du réseau ferré national sont concernées par ce guide ; par souci de simplification, on emploiera uniquement le terme « RER » dans la suite du document.

1.1 Objectifs poursuivis pour le traitement des événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes métros et RER :

Dans le cadre des missions que lui confère le décret n°2010-1580 du 17 décembre 2010 relatif au service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG assure la fonction d'observatoire des transports guidés dans un double but :

- connaître sur un plan statistique les événements intéressant la sécurité des systèmes,
- disposer d'une analyse individuelle ou collective pour certains d'entre eux, afin d'en tirer autant que possible des enseignements utiles.

Il a déjà mis en place un dispositif de recueil et d'analyse des données pour les systèmes tramways.

Le présent guide traite de l'extension de ce dispositif et d'une explicitation des modalités de traitement des événements pour les systèmes métros et RER, avec pour objectif d'éviter une certaine disparité dans la nature des données communiquées aux services de contrôle, dans la nature des événements donnant lieu à déclaration et dans le contenu des rapports annuels de sécurité d'exploitation des métros et RER constitués par les exploitants.

Les évènements d'exploitation métro et RER sont de nature différente de ceux des tramways (pas de problématiques d'insertion urbaine ni d'évènements associés par exemple). Les spécificités des métros et RER ont été prises en compte.

Le STRMTG a réuni et animé à partir de 2007 un groupe de travail intitulé « REX Métro », rassemblant les représentants des exploitants des réseaux de métro et RER, les organisations professionnelles GART et UTP, ainsi que des représentants des services de contrôle de l'État.

Ce groupe de travail a eu pour objectifs :

- de répertorier les événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes considérés ;
- d'élaborer une typologie partagée de ces évènements, dans un souci notamment d'homogénéisation des remontées d'information ;
- de préciser les modalités de déclaration des évènements intéressant la sécurité ;
- d'organiser le recueil des données en apportant des précisions spécifiques aux systèmes métros et RER sur cette déclaration et le contenu type du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation ;
- de préfigurer l'exploitation des données au niveau national en créant une base de données exploitée par le STRMTG sur la base des éléments remontés par les exploitants et les bureaux de contrôle.

1.2 Textes de référence :

Article 39 du décret n° 2003-425 dit « STPG » :

« 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'évènement 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'évènement.

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application | Version 1 03/02/2012 |
| | <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Page 5 / 22 |

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. »

Circulaire dite « STPG » du 09/12/2003 modifiée, I-3.5 :

« Cependant, je vous invite à exiger de l'exploitant que tout événement notable fasse immédiatement de sa part l'objet d'un rapport, même succinct, indiquant la date, l'heure, le lieu, le déroulement de l'événement, ses conséquences humaines, matérielles et d'exploitation, les mesures immédiatement prises, les causes probables, les risques potentiels et les mesures correctives envisagées. »

Article 41 du décret n° 2003-425 dit « STPG » :

« L'autorité organisatrice des transports transmet chaque année au préfet du département dans lequel est implanté le système un rapport sur la sécurité de l'exploitation du système. Le contenu de ce rapport, ainsi que de celui prévu à l'article 39, est précisé, en tant que de besoin, par un arrêté du ministre chargé des transports. »

Les relations entre l'exploitant et le bureau chargé du contrôle à l'occasion d'accidents ou d'incidents d'exploitation sont décrites dans le chapitre 10 du guide d'application du STRMTG portant sur le contenu du règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) (guide 1.8).

Le contenu du rapport annuel établi par l'exploitant est explicité dans le guide d'application du STRMTG portant sur le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation (guide 1.11).

Le présent guide d'application adapte et précise les dispositions des guides précités, pour les systèmes métros et RER.

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application | Version 1 03/02/2012 |
| | <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Page 6 / 22 |

2. Champ d'application.

2.1 Périmètre d'application :

Pour les systèmes considérés, ce guide s'applique aux évènements présentant des risques vis à vis de l'exploitation avec voyageurs survenant sur le système de transport (au sens des dossiers de sécurité), notamment dans les parties suivantes :

- les matériels roulants voyageurs,
- l'ensemble de la ligne en exploitation publique de métro/RER, comprenant les inter-stations / inter-gares, ainsi que les stations/gares pour tout évènement interfacé avec la plate-forme et ses équipements ou le matériel roulant,
- les interfaces du système, stations/gares et inter-stations/inter-gares, avec l'extérieur (ex : percement de voûte de tunnel),
- les zones de manœuvre, arrière-gares et dépôts, locaux techniques, ateliers, voies d'essai et la ligne hors exploitation commerciale, dans les conditions décrites par le paragraphe 2.2 ci-après.

Pour les systèmes RER, le périmètre à considérer est la zone d'exploitation (en dehors du RFN), quel que soit l'exploitant auquel est affilié le conducteur.

2.2 Évènements se produisant dans les zones de manœuvre, arrière-gares et dépôts, ateliers, voies de service ou d'essai, ou en ligne hors exploitation commerciale :

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, uniquement lorsque ces évènements :

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

2.3 Évènements n'entrant pas dans le champ d'application du décret

N'entrent pas dans le champ des évènements impactant la sécurité du système au sens du décret susvisé, les catégories d'évènements suivants :

- les évènements relevant de la santé ou de la sécurité du travail du personnel ;
- les évènements relevant de la sûreté (actes de malveillance, agressions ou attentats par exemple) ;
- les accidents liés à la santé des voyageurs (exemple : malaises) ;
- les évènements uniquement liés aux parties ERP des systèmes (salles de billetterie, accès, escalators, et stations/gares sans rapport avec la circulation des trains).

Les suicides font cependant l'objet d'un recensement statistique annuel établi par les exploitants.

3. Définitions.

3.1 Évènements notables :

On distingue :

- les évènements notables : événements graves ou ayant un impact médiatique ou politique (voir définition 3.4), ou nécessitant une analyse / expertise à la demande des services de l'État ; les critères de gravité sont définis par le chapitre 5 ;
- les autres événements intéressant la sécurité de l'exploitation.

3.2 Victimes :

Victime : toute personne impliquée dans l'évènement et non indemne.

Les autres définitions retenues sont celles issues du règlement européen relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (règlement 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.

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

Cependant, il est parfois difficile pour l'exploitant d'obtenir rapidement des informations fiables et précises sur les victimes.

Dans un souci d'homogénéisation de la comptabilisation des victimes, l'exploitant déclare dans un premier temps les victimes supposées selon les critères suivants :

| Information mise à disposition de l'exploitant | Comptabilisation |
|--|------------------|
| Toute personne dont le décès est avéré | Mort |
| Toute personne non décédée, identifiée comme victime ou supposée telle | Blessé |

Par la suite, le rapport de l'exploitant, succinct, circonstancié ou annuel, doit préciser, dans la mesure du possible, le nombre et la nature des victimes en les rattachant à un événement ou une famille d'évènements.

3.3 Suicides et tentatives de suicide :

Suicide : acte auto-agressif destiné à mettre fin à sa vie aboutissant au décès de la personne.

Tentative de suicide : même acte auquel la personne survit.

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Version 1 03/02/2012 |
| | | Page 8 / 22 |

3.4 *Caractère médiatique ou politique :*

Les répercussions réelles ou potentielles dans les médias nationaux ou régionaux, les informations directement parvenues au ministre ou au préfet constituent un critère indépendant de la sécurité du système.

En fonction des informations dont il dispose et de sa propre appréciation des faits, il appartient à l'exploitant de décider le signalement aux autorités de tels évènements à portée médiatique, selon que la sécurité du système (cf. typologie du guide) est effectivement mise en cause ou qu'il convient au contraire de donner l'assurance qu'elle n'est pas impactée malgré l'indisponibilité du système.

Le caractère médiatique ou de disponibilité système des évènements n'est pas un critère de saisie dans la base de données « Évènements Métros - RER ».

4. Caractérisation et typologie des événements d'exploitation intéressant la sécurité.

Les tableaux suivants indiquent le filtre des événements d'exploitation intéressant la sécurité que les services de l'État souhaitent observer.

4.1 Tableau 1 : événements faisant l'objet d'une saisie individualisé :

Les événements destinés à être saisis de manière individuelle dans la base de données sont listés ci-dessous, avec critères de cause et de conséquence.

Cette liste a une valeur indicative ; les événements concernés sont liés aux risques dont l'État souhaite observer l'occurrence ou la gravité ou aux événements à la suite desquels l'État assure un suivi des mesures prises par l'exploitant. De même, les exemples présentés sont destinés à illustrer la typologie concernée mais ne sauraient couvrir toutes les situations rencontrées.

Concernant l'inscription ou non dans la base de certains événements, notamment les précurseurs, il est laissé une marge d'appréciation à l'exploitant.

Dans le cas d'une superposition d'événements de plusieurs types (exemple : collision entraînant un déraillement), la catégorie à considérer est celle de l'évènement origine (dans l'exemple, la collision).

| N° | Évènement | Description | Critères de causes | Critères de conséquences | Exemples | |
|----|--|-------------|---|--------------------------|--|--|
| 1 | Dégagement de fumée dans un train ou dans un tunnel | 1.1 | Dégagement de fumée | - | - Extinction par les services de secours et : - conséquences limitées | Câbles en ignition, feux de détritrus sur la voie, dégagement de fumée provenant du MR... |
| | | 1.2 | Feu avec dégagement de fumée important | - | - Extinction par les services de secours et au moins l'un des critères suivants : - dommages conséquents aux installations ou au MR ; - galeries et/ou stations/gares enfumées imposant une évacuation ; - interruption d'exploitation de plus d'une heure. | Ignition ou embrasement avec fort dégagement de fumée envahissant une ou plusieurs stations/gares (ex : pneus) |
| 2 | Déraillement | | - | - | Déraillement consécutif à une survitesse en courbe ou à un rail cassé ou un bi-voie | |
| 3 | Collision | 3.1 | Collision entre trains par nez à nez | - | - | |
| | | 3.2 | Collision entre trains par rattrapage | - | - | |
| | | 3.3 | Collision entre trains par prise en écharpe | - | - | |

| N° | Évènement | Description | Critères de causes | Critères de conséquences | Exemples |
|----|---|--|--|---|--|
| | | 3.4 Situation de collision sans impact | Toutes les barrières de sécurité sont tombées Hors procédure normale prévue pour un mode dégradé (ex : marche à vue en voie principale, service provisoire...) ou liée à une interface avec des voies secondaires | Pénétration anormale dans un canton occupé ou phénomène récurrent | Phénomène de glissade ou d'arrêt long |
| 4 | Heurt d'obstacle | 4.1 Heurt d'obstacle | Choc contre des éléments appartenant au système de transport | Dommmages au train autres que ceux au système de détection d'obstacle | Heurt d'un coffret tombé d'un train |
| | | 4.2 Situation de heurt d'obstacle sans impact | Obstacle potentiellement très dommageable pour le train | - | Effondrement de l'infrastructure |
| 5 | Atteinte au système par l'environnement extérieur | Évènements liés aux intempéries ou aux interfaces avec le milieu extérieur | - | Dommmages au système | - Inondation suite à des intempéries ; - percement de voûte dû à un chantier extérieur. |
| 6 | Accident individuel de personne | 6.1 Chute à la voie depuis le quai | Hors homicides, suicides et malaises | Victime identifiée par l'exploitant | Chute de voyageur sur la voie par inadvertance, suite à un mouvement de foule |
| | | 6.2 Entraînement par un train | - | Victime identifiée par l'exploitant | Coincement dans une porte avec départ du train |
| | | 6.3 Chute entre train et quai | - | Victime identifiée par l'exploitant | Engagement dans la lacune ; Chute entre deux voitures |
| | | 6.4 Heurt sur le quai par un train en mouvement | Hors homicides, suicides et malaises | Victime identifiée par l'exploitant | Personne engageant le gabarit du train et heurtée par celui-ci |

| N° | Évènement | | Description | Critères de causes | Critères de conséquences | Exemples |
|----|---|--------------------------------|---|--|--|---|
| | 6.5 | Électrocution ou électrisation | Hors intrusions | Victime identifiée par l'exploitant | Personne électrisée suite à une différence de potentiel | |
| 7 | Divers (à l'appréciation de l'exploitant) | 7.1 | Évacuations en inter-stations/inter-gares s'étant mal déroulées | - | Engagement de la sécurité par : - phénomène de panique, - chutes sur la voie, - électrisation | |
| | | 7.2 | Défaut matériel roulant | Mise en défaut des équipements de sécurité | Hors déraillement | Défaut de fermeture, alarme d'ouverture, éclatement de pneus, ... |
| | | 7.3 | Défaut installations fixes | Mise en défaut des équipements de sécurité | Hors déraillement | |
| | | 7.4 | Tout autre incident en lien avec la sécurité | - | - | |

4.2 Tableau 2 : autres types d'évènements communiqués aux services de l'État sous forme de statistiques annuelles :

Ces évènements doivent figurer dans le rapport annuel de l'exploitant, ainsi que le nombre des éventuelles victimes associées, et peuvent être saisis individuellement dans la base de données « événements métros - RER » selon le besoin de l'exploitant.

| N° | Évènement | Description ou précisions | Critères de conséquences |
|----|---|---|---|
| 8 | Dégagements de fumée mineurs | Incident ne conduisant pas à l'intervention des services de secours | Ayant fait l'objet d'une dépêche exploitant |
| 9 | Évacuations en inter-station / inter-gare | Nombre d'évènements conduisant à au moins une évacuation Préciser dans la mesure du possible le nombre de trains évacués | Distinguer autant que possible les évacuations organisées / spontanées Descente sur le cheminement / la voie |
| 10 | Chutes de voyageurs dans les trains | Par suite de freinage brutal ou d'urgence | Victimes identifiées par l'exploitant |
| 11 | Heurts et coincements dans les portes du train ou les façades de quai | Lors de l'échange voyageurs | Victimes identifiées par l'exploitant |
| 12 | Autres chutes hors des trains | 12.1 Suicides | Victime décédée |
| | | 12.2 Tentatives de suicide | Acte accompli mais victime non décédée |
| | | 12.3 Autres chutes | |
| 13 | Intrusions | Divagation ou pénétration volontaire dans les tunnels ou sur les voies en station/gare | Présence individuelle ou victime identifiée par l'exploitant |

4.3 Tableau 3 : indicateurs de suivi du système :

Les indicateurs suivants sont communs aux différents réseaux. L'objectif du suivi d'indicateurs partagés est de permettre d'une part un suivi dans le temps sur chaque réseau au niveau local, et d'autre part une mise en commun par une agrégation globale au niveau national, dans laquelle les indicateurs individuels sur chaque réseau ne sont pas visibles.

Le suivi de ces indicateurs partagés n'exclut pas que d'autres indicateurs soient suivis, à l'initiative de l'exploitant ou suite à une prescription contenue dans un arrêté d'autorisation.

| N° | Indicateur | Systèmes et modes de conduite concernés | Précisions | Ratio | Finalité |
|----|---|--|---|--|---|
| a | Franchissements intempestifs de signal fermé | Métro classique - RER uniquement Prendre en compte signalisation embarquée et signalisation ferroviaire | Hors et en exploitation, y compris modes dégradés | Nb de franchissements / nb de km commerciaux parcourus | Quantification du nombre de franchissements |
| b | Dépassements de vitesse | Métro classique - RER uniquement Uniquement en conduite manuelle | Indicateur suivi uniquement si l'instrumentation des trains le permet | Nb de dépassements / nb de km commerciaux parcourus | Quantification du nombre de dépassements |
| c | Présence d'un obstacle sur la voie | Métro automatique intégral uniquement | Hors intrusions | Nb de détections / nb de km commerciaux parcourus | Mesure de l'étanchéité du système |
| d | Reprises en conduite manuelle | Tous systèmes <i>Conduite automatique intégrale :</i> reprises en conduite manuelle contrôlée <i>Autres systèmes :</i> reprises en conduite manuelle non contrôlée | Uniquement en service commercial (y compris reprises haut le pied), hors exercices / formations, hors tronçons exploités temporairement en conduite manuelle sur procédure. | Nb de reprises / nb de km commerciaux parcourus | Mesure de la fiabilité du système Évaluation du nombre de circulations en CM |

5. Classes de gravité des événements d'exploitation intéressant la sécurité.

Classification des événements :

Les événements d'exploitation liés à la sécurité sont classés en trois catégories selon leur niveau de gravité avérée ou supposée, évaluée en regard du nombre de victimes, de la gravité des blessures et/ou de l'importance des dommages matériels.

Ce classement détermine les modalités de déclaration des événements à l'autorité de contrôle, décrites au chapitre 6.

Il n'y a cependant pas d'équivalence avec les dispositions de l'article 1 de l'arrêté du 23 décembre 2003 modifié relatif au plan d'intervention et de sécurité (PIS), distinguant les trois types d'événements pour le déclenchement du PIS.

| Type d'évènement | Classes de gravité EN 50126 (1) | Caractérisation | |
|---|---------------------------------|--|---|
| | | Conséquences | Causes |
| Évènement grave | Catastrophique ou critique | Évènement (2) causant : <ul style="list-style-type: none">- un ou plusieurs morts- et/ou un ou plusieurs blessés graves- et/ou des dommages matériels importants | Quelles que soient les causes dont : <ul style="list-style-type: none">- déraillement (en exploitation commerciale),- collision entre trains (en exploitation commerciale),- incendie ou dégagement de fumée importants (en et hors exploitation) |
| Évènement marginal d'origine « système » | Marginal | Évènement ayant causé un ou plusieurs blessés légers et/ou des dommages matériels limités | Évènement imputable à la configuration ou à un dysfonctionnement du système, tant au plan technique (défaillances d'un équipement,...) qu'opérationnel (non respect d'une procédure par un opérateur,...). |
| Évènement précurseur de dangers | Insignifiant | Évènement qui aurait pu conduire à un évènement grave, heureusement ou fortuitement évité Absence de victimes ou de dommages | Quelles que soient les causes |

(1) : Les correspondances avec les classes de gravité de la norme EN 50126 ne sont pas rigoureusement exactes. La gravité d'un événement reste déterminée par l'exploitant.

(2) : Hors suicide avéré.

6. Modalités de déclaration des événements à l'autorité de contrôle.

Le décret STPG (art. 39) impose à l'exploitant « *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.

6.1 *Éléments à transmettre si information immédiate :*

De manière aussi complète que possible, ces informations sont :

- la description du système concerné : lieu, type de système ;
- les circonstances : description de la cause (si connue), lieu, heure, nombre de victimes (morts, blessés graves, légers), présence d'enfants parmi les victimes (si possible indication d'âge), secours mobilisés, déroulement ;
- autres éléments de contexte particuliers (mesures de protection ou de prévention mises en place par l'exploitant, etc).

6.2 *Modalités de déclaration en fonction des classes de gravité*

Les modalités générales de déclaration sont décrites dans le chapitre 10 du guide d'application du STRMTG portant sur le contenu du RSE.

Le tableau suivant indique les modalités de déclaration et les rapports associés concernant les différentes catégories d'événements survenant sur les systèmes métros et RER.

| Dénomination réglementaire | Information immédiate | Rapport succinct | Rapport circonstancié | Rapport annuel d'exploitation |
|---|--|--|---|--|
| Réglementation | Décret 2003-425 (STPG) – article 39 | Décret STPG – article 39 Circulaire STPG du 9 décembre 2003 modifiée, I-3.5 | Décret STPG – article 39 | Décret STPG – article 41 |
| Support de déclaration | Information « flash » téléphonique Toute information orale doit être suivie d'une confirmation écrite (fax ou courriel). | Fiche de déclaration écrite transmise par fax ou courriel (Possibilité d'utiliser une fiche-type extraite de la base de données) | Rapport circonstancié Ou pré-rapport suivi d'un rapport définitif suivant besoin exprimé par l'exploitant | Contenu du rapport annuel défini par le guide d'application STRMTG 1.11 « contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » et précisé pour les systèmes métros-RER dans le présent guide |
| Destinataire | 1. Permanence DDT(M) ou DRIEA 2. Seulement pendant les heures de bureau, bureau de contrôle 3. BEA-TT (si un mort ou 5 blessés graves) | 1. DDT(M) ou DRIEA 2. Bureau de contrôle 3. BEA-TT (si événement grave) | 1. DDT(M) ou DRIEA 2. Bureau de contrôle 3. BEA-TT (si enquête) | 1. DDT(M) ou DRIEA 2. Bureau de contrôle |
| Délai | Appel dans l'heure, confirmation écrite dans les 24h | 2 à 4 jours | 2 mois, voire plus pour rapport final si rapport intermédiaire | Année N+1 (avant juin) |
| Évènement grave | Oui | Déclaration écrite au service de contrôle. Inscription possible dans la base de données. | Rapport circonstancié systématique. | Consignation détaillée dans le rapport annuel de l'exploitant. Inscription ou mise à jour dans la base de données |
| Évènement marginal d'origine « système » | Non | Déclaration écrite au service de contrôle. Inscription possible dans la base de données. | Rapport circonstancié sur demande des services de l'État. | Consignation dans le rapport annuel de l'exploitant. Inscription ou mise à jour dans la base de données |
| Évènement « précurseur » | Non | Déclaration écrite au service de contrôle et inscription éventuelle dans la base de données (si évènement "individuel"(*)). | Éventuellement rapport circonstancié sur demande des services de l'État. | Consignation synthétique dans le rapport annuel de l'exploitant. Inscription ou mise à jour de la base de données (si évènement "individuel"(*)), sinon, prise en compte pour les statistiques annuelles. |
| Évènement médiatique (voir définition 3.4) | Oui | Sans suite si sécurité non impactée; sinon traitement selon l'une des trois catégories ci-dessus | | |

(*) : Évènement "individuel" : destiné à être suivi de manière individuelle, au titre du tableau 1 de la typologie

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application | Version 1 03/02/2012 |
| | <i>1.13-GA M•-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Page 18 / 22 |

7. Base de données nationale « Évènements Métro-RER ».

7.1 Objectifs de la base de données nationale du STRMTG :

Les objectifs principaux de la mise en place d'une base de données nationale pour les évènements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes métros et RER sont :

- de permettre des analyses statistiques plus poussées,
- d'identifier plus facilement des pathologies,
- d'alimenter les échanges techniques sur le REX avec la profession,
- d'assurer un traitement des évènements d'exploitation cohérent par rapport aux tramways.

7.2 Principes de fonctionnement de la base de données évènements métros - RER :

Le fonctionnement détaillé de la base de données est explicité dans le guide technique « mode d'emploi de la base de données évènements métros - RER ».

Plusieurs types d'alimentation de la base de données sont possibles :

- une alimentation au fil de l'eau, permettant également d'extraire de la base la fiche de déclaration d'évènement au service de contrôle, faisant office de rapport à 2-4 jours ;
- une alimentation annuelle, par exemple par le biais d'une extraction (ex : Excel...) d'une base de données spécifique à l'exploitant, qui peut être réalisée au moment de l'envoi du rapport annuel sur les évènements d'exploitation.

7.3 Support de déclaration de type « rapport succinct » à 2-4 jours :

Cette déclaration peut être mise en forme directement (format pdf ou impression) à partir d'un évènement saisi individuellement dans la base de données, en cliquant sur le bouton « imprimer l'évènement sélectionné ».

| | | |
|---------------|--|---------------------------------------|
| STRMTG | Métros et RER (hors RFN) Les guides d'application <i>1.13-GA M*-Traitement évènements exploitation-Version 1</i> | Version 1 03/02/2012 |
| | | Page 19 / 22 |

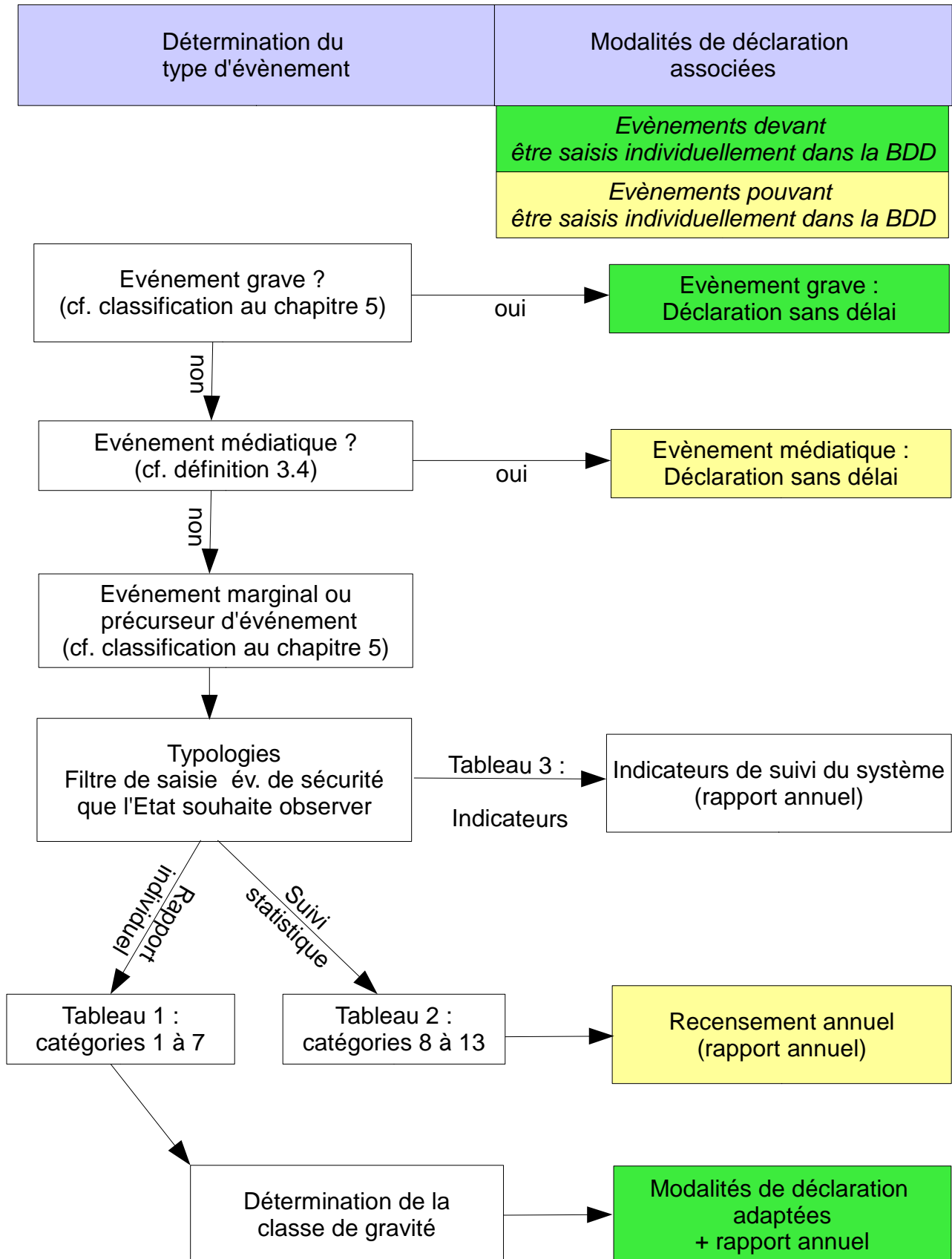
8. Précisions concernant le rapport annuel d'exploitation.

Le contenu de ce rapport est explicité dans le guide d'application du STRMTG TGU 1.11 – « Contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation ».

Pour les systèmes métros-RER, ce rapport prend en considération les points suivants :

- les « faits notables » au sens du guide d'application 1.11 sont les évènements non sécuritaires principaux ayant pu impacter l'exploitation du système (exemple : mouvements sociaux importants, changement d'exploitant...);
- le nombre de victimes liées aux évènements doit être inclus dans le rapport annuel, en cohérence avec les définitions du chapitre 3 du présent guide, que ces évènements soient suivis de manière individuelle ou statistique ;
- les statistiques concernant les évènements du tableau 2 et les indicateurs du tableau 3 du chapitre 4 du présent guide sont communiqués dans le rapport annuel ;
- les données liées aux formations peuvent être quantitatives ;
- la liste exhaustive des évènements n'apparaît pas utile dès lors que les données correspondantes sont transmises au bureau de contrôle du STRMTG par l'intermédiaire de la base de données.

ANNEXE 1 : Schéma de synthèse du traitement d'un événement d'exploitation :



ANNEXE 2 : Liste des membres du groupe de travail « REX Métros-RER »

| | | | |
|----------------------------|--|-----------------------|---|
| M. AÏT-AOUDIA Laurent | RTM | Marseille | Exploitant de métro |
| M. ALLIEZ Bertrand | STRMTG / BSO | | Service technique de l'Etat |
| M. AMARY Éric | RATP/MTS | Paris – Ile de France | Exploitant de métro – représentant le groupe RATP |
| M. BABIN Réginald | GART | | Syndicat professionnel |
| M. BARD Thierry | TRANSPOLE | Lille - Rennes | Exploitant de métro – représentant le groupe Kéolis |
| M. BONNAFOUS Jean-Michel | RATP/RER | Paris – Ile de France | Exploitant de RER |
| M. BURGARD Pierre | RTM | Marseille | Exploitant de métro |
| M. CATTEAU Rémy | DRIEA/DSTC STRMTG/BNO | | Service technique de l'Etat |
| M. CHARLES Jérôme | STRMTG / DML | | Service technique de l'Etat |
| M. CHATELUS Thibault | STRMTG / DML | | Service technique de l'Etat |
| M. CHOKOMERT Philippe | UTP | | Syndicat professionnel |
| M. DAVIAU Jean-Marc | TISSEO | Toulouse | Exploitant de métro |
| M. DHERBECOURT Yann Noël | TRANSPOLE | Lille | Exploitant de métro – représentant le groupe Kéolis |
| M. GOGUET Lionel | ADP | Aéroport Roissy CDG | |
| Mme de LABONNEFON Valérie | STRMTG / BSE | | Service technique de l'Etat |
| M. LESOT Jean-Pascal | BIRMTG NO (DRIEA/DSTC - STRMTG/BNO) | | Service technique de l'Etat |
| M. MARLET Jean-Louis | DRIEA/DSTC STRMTG/BNO | | Service technique de l'Etat |
| M. MATTEI Jean-Luc | RATP/RER | Paris – Ile de France | Exploitant de RER |
| M. MONEO Manuel | RTM | Marseille | Exploitant de métro |
| M. MONTALVA Hervé | TISSEO | Toulouse | Exploitant de métro |
| M. PASSELAIGUE Jean-Michel | STRMTG/ DML | | Service technique de l'Etat |
| M. PLATEL François | RATP/MTS | Paris – Ile de France | Exploitant de métro – représentant le groupe RATP |
| M. PRIMEL Yvon | TRANSPOLE | Lille | Exploitant de métro – représentant le groupe Kéolis |
| M. QUERE Alain | KEOLIS | Lyon | Exploitant de métro – représentant le groupe Kéolis |
| Mme RAUTUREAU Vanessa | UTP | | Syndicat professionnel |
| M. SAUTEL Christian | BIRMTG NO (DRIEA/DSTC - STRMTG/BNO) | | Service technique de l'Etat |

les guides d'application

Direction Générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Service
Technique
des Remontées
Mécaniques
et des Transports
Guidés

Domaine Universitaire
1461 rue de la Piscine
38400 St Martin d'Hères
téléphone :
04 76 63 78 78
télécopie :
04 76 42 39 33
courriel :
STRMTG
@developpement-
durable.gouv.fr
Site internet :
www.strmtg.developpement-
nt-durable.gouv.fr



3 février 2012