

GUIDE D'APPLICATION



STRMTG

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

TRANSPORTS GUIDÉS URBAINS MÉTROS / RER

TRAITEMENT DES ÉVÉNEMENTS
INTÉRESSANT LA SÉCURITÉ
DES MÉTROS ET RER

Version 3 du 31 mars 2021



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Objet – Domaine d'application – Destinataires

Le présent guide d'application explicite les modalités d'application des articles 89 et 90 du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

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

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.

Les dispositions du présent guide visent à expliciter et décliner la réglementation de sécurité applicable ; elles formalisent les attentes concertées du STRMTG et de la profession, offrant ainsi un cadre destiné à faciliter le travail des professionnels. Elles ne présentent pas un caractère réglementaire mais leur respect permet cependant de présumer de la conformité aux exigences réglementaires et/ou de la pertinence de la démarche adoptée.

Les dispositions du présent guide ne préjugent en rien du respect des réglementations autres que celles liées à la sécurité du système considéré.

Historique des mises à jour

N° version	Rédacteur	Date	Nature de la version
1	Thibault CHATELUS	03/02/2012	Création
2	Amélie RENARD	27/11/2019	Prise en compte du décret STPG n°2017-440 Mise en cohérence avec d'autres guides du STRMTG, récemment mis à jour Ajustements concernant certains événements
3	Jean-Michel PASSELAIGUE	31/03/2021	Précisions pour la déclaration des chutes voyageurs, notamment par évolution de la typologie associée

RÉDACTEUR	VÉRIFICATEUR	APPROBATEUR
Jean-Michel PASSELAIGUE Chargée d'affaires DMF	Alexandre DUSSERRE Responsable DMF	Daniel PFEIFFER Directeur



Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports guidés (STRMTG)

1461 rue de la piscine
38400 St Martin d'Hères

tél. : 33 (0)4 76 63 78 78

mèl. strmtg@developpement-durable.gouv.fr

www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

Liste des abréviations.....	3
1 - Préambule.....	3
1.1 - Objectifs poursuivis pour le traitement des événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes métros et RER.....	3
1.2 - Dispositions réglementaires et émanant d'autres guides d'application du STRMTG.....	3
1.2.1 - Dispositions réglementaires.....	3
1.2.2 - Dispositions émanant d'autres guides d'application du STRMTG.....	4
1.3 - Champ d'application.....	4
1.3.1 - Périmètre d'application.....	5
1.3.2 - Événements se déroulant hors exploitation commerciale.....	5
1.3.3 - Événements n'entrant pas dans le champ d'application du décret.....	5
1.4 - Définitions.....	6
2 - Caractérisation et typologie des événements d'exploitation intéressant la sécurité.....	6
2.1 - Tableau 1 : événements faisant l'objet d'une saisie individualisée.....	7
2.2 - Tableau 2 : autres types d'événements communiqués aux services de l'État sous forme de statistiques annuelles.....	10
3 - Classes de gravité des événements d'exploitation intéressant la sécurité.....	12
4 - Modalités de déclaration des événements à l'autorité de contrôle.....	13
4.1 - Éléments à transmettre si information immédiate.....	13
4.2 - Description des modalités de déclaration.....	13
4.3 - Modalités de déclaration en fonction des classes de gravité.....	14
5 - Base de données nationale « Événements métros/RER ».....	14
5.1 - Objectifs de la base de données nationale du STRMTG.....	14
5.2 - Principes de fonctionnement de la base de données événements métros/RER.....	15
5.3 - Support de déclaration de type « pré-rapport ».....	15
6 - Précisions concernant le rapport annuel d'exploitation.....	15
Annexe 1 - Élaboration du guide.....	16
Annexe 2 – Membres du groupe de travail « REX Métros-RER ».....	17

Liste des abréviations

BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

CM : Conduite manuelle

DDT(M) : Direction départementale des territoires (et de la mer)

DRIEA : Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France

ERP : Établissement recevant du public

MR : Matériel roulant

PIS : Plan d'intervention et de sécurité

RFN : Réseau ferré national

RSE : Règlement de sécurité de l'exploitation

RER : Réseau express régional

STPG : Sécurité des transports publics guidés

TGU : Transport guidé urbain

UTP : Union des transports publics

1 - Préambule

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.

Ce présent guide d'application, élaboré et révisé dans le cadre du groupe de travail national « REX métros/RER », a ainsi pour objectifs principaux :

- de répertorier les événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes considérés des systèmes métros et RER ;
- d'élaborer une typologie partagée de ces événements, dans un souci notamment d'homogénéisation des remontées d'information ;
- et de préciser les modalités de déclaration des événements intéressant la sécurité.

1.2 - Dispositions réglementaires et émanant d'autres guides d'application du STRMTG

1.2.1 - Dispositions réglementaires

Le traitement des événements d'exploitation est introduit dans le décret n°2017-440 du 30 mars 2017, relatif à la sécurité des transports publics guidés, dit « STPG » :

- dans son article 89 :

« Tout accident ou incident grave affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé est porté sans délai à la connaissance du préfet, de l'autorité organisatrice de transport, du chef de file et du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure. Cette information porte notamment sur le déroulement de cet accident ou incident et sa gravité.

Dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'accident ou incident

grave, l'exploitant ou le chef de file adresse un rapport circonstancié sur cet événement au préfet et à l'autorité organisatrice de transport. Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés ainsi que les mesures prises afin d'éviter son renouvellement.

Toutes les entités mentionnées à l'article 81 fournissent les informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident ou incident grave.

Le préfet peut, le cas échéant, demander à l'exploitant ou au chef de file de soumettre, à ses frais, cette analyse à un organisme qualifié.

Le préfet peut soumettre la remise en service du système à son autorisation et demander que tous les éléments nécessaires lui soient fournis pour s'assurer du rétablissement du niveau de sécurité du système. »

- dans son article 90 :

« Tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé est porté à la connaissance du préfet, de l'autorité organisatrice de transport et du chef de file par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure.

Le préfet peut demander à l'exploitant ou au chef de file de lui adresser, dans un délai de deux mois, un rapport circonstancié sur cet événement. »

- dans son article 92 :

« L'exploitant ou le chef de file établit un rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système qui comporte notamment une partie relative à l'accidentologie, une partie relative au contrôle interne, une partie relative aux évolutions du système et une partie relative à un plan d'actions unique envisagé pour maintenir et améliorer la sécurité du système. »

- dans son article 95 :

« Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les modalités d'exécution du présent titre. »

La circulaire dite « STPG » du 9 décembre 2003 modifiée apporte des éléments concernant le traitement des événements d'exploitation :

« 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 immédiates prises, les causes probables, les risques potentiels et les mesures correctives envisagées. »

1.2.2 - Dispositions émanant d'autres guides d'application du STRMTG

Les relations entre l'exploitant et le service en charge du contrôle à l'occasion d'accidents et 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).

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.

Le contenu du rapport circonstancié établi par l'exploitant est explicité dans le guide d'application du STRMTG portant sur le rapport circonstancié relatif aux événements de sécurité des systèmes métros/RER.

1.3 - Champ d'application

1.3.1 - Périmètre d'application

Ce guide s'applique aux systèmes de métro et de RER. Pour le RER, seules les parties des réseaux situées en dehors du réseau ferré soumis aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019¹ sont concernées par ce guide, quel que soit l'exploitant auquel est affilié le conducteur. Par souci de simplification, le terme RER désignera ces parties uniquement dans la suite du document.

Pour les systèmes considérés, ce guide concerne les événements 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 événement 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, arrières-gares et dépôts, locaux techniques, ateliers, voies d'essai et la ligne hors exploitation commerciale, dans les conditions décrites par le paragraphe 1.3.2 ci-après.

Pour les systèmes RER, le périmètre à considérer est la zone d'exploitation (en dehors du RFN).

1.3.2 - Événements se déroulant hors exploitation commerciale

On entend par événements se déroulant hors exploitation commerciale, ceux se produisant par exemple dans les zones de manœuvre, les arrières-gares, les installations techniques attenantes à la ligne, les dépôts, les ateliers, les voies de service ou d'essai, ou encore en ligne sans voyageurs à bord.

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 événements :

- 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).

1.3.3 - Événements n'entrant pas dans le champ d'application du décret

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

- les événements relevant de la santé ou de la sécurité du travail du personnel ;
- les événements relevant de la sûreté (actes de malveillance, agressions ou attentats par exemple) ;

1- Décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires

- les accidents liés à la santé des voyageurs, exceptés lorsqu'ils se produisent à l'interface quai-train-voie ;
- les événements uniquement liés aux parties ERP des systèmes (salles de billetterie, accès, escalators, et stations/gares sans rapport avec la circulation des trains).

1.4 - Définitions

Il est rappelé les définitions suivantes :

- **Accident/incident grave :**
 - événement causant un ou plusieurs morts et/ou blessés graves et/ou des dommages matériels importants (hors suicide et tentative de suicide);
 - déraillement/bivoie (hors dépôt et en exploitation commerciale) ;
 - collision entre trains (hors dépôt) ;
 - incendie ou dégagement de fumée important ;
- **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 ;
- **Dysfonctionnement du système :**
 - toute défaillance mécanique, ou d'autre nature, affectant les composants du système : infrastructure, voie ferrée, installation de sécurité, véhicule... ;
 - tout non-respect des règles d'exploitation, d'entretien ou de maintenance, définies dans le règlement de sécurité de l'exploitation ;
- **Victime :** toute personne impliquée non indemne suite à l'événement, avec intervention ou demande d'intervention des services de secours ou de preuves apportées de soins médicaux (hors suicide et tentative de suicide) ;
- **Mort :** victime tuée sur le coup ou décédée dans les 30 jours suite à l'événement ;
- **Blessé grave :** victime hospitalisée pendant plus de 24 heures suite à l'événement ;
- **Blessé léger :** victime ne faisant pas partie des catégories Mort ou Blessé grave.

Il est cependant 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'événements.

2 - Caractérisation et typologie des événements d'exploitation intéressant la sécurité

2.1 - Tableau 1 : événements faisant l'objet d'une saisie individualisée

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).

Toute modification de comptage des événements ou indicateurs doit faire l'objet d'une information dans le rapport annuel de l'exploitant, afin de pouvoir expliquer au mieux les tendances observées.

La version actuelle du guide d'application du STRMTG relatif au contenu du « Rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » du 30 avril 2018 demande à ce que ces événements figurent également dans le rapport annuel de l'exploitant. Le nombre de victimes associées² doit y être précisé.

N°	Événement	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 : a/ dommages conséquents aux installations ou au MR ; b/ galeries et/ou stations/gares enfumées imposant une évacuation ; c/ 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	

2- À l'exception des événements en lien avec LAC et caténaire

N°	Événement	Description	Critères de causes	Critères de conséquences	Exemples	
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	-	-	
		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 ou non au système de transport	Domages au train autres que ceux au système de détection d'obstacle	Heurt d'un coffret tombé au 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	Événements liés aux intempéries ou aux interfaces avec le milieu extérieur	-	Domages 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, hors interface quai train à l'arrêt	Événements avec victimes identifiées par l'exploitant	Chute de voyageur sur la voie par inadvertance, suite à un mouvement de foule
		6.2	Entraînement par un train	-	Événements avec victimes identifiées par l'exploitant	Coincement dans une porte avec départ du train
		6.3	Chute entre train et quai	Conception du système (lacunes importantes)	Événements avec victimes identifiées par l'exploitant	Engagement dans la lacune ; Chute entre 2 voitures
		6.4	Heurt sur le quai par un train en mouvement	Hors homicides, suicides	Événements avec victimes identifiées par l'exploitant	Personne engageant le gabarit du train et heurtée par celui-ci
		6.5	Électrocution ou électrisation	Hors intrusions	Événements avec victimes identifiées par l'exploitant	Personne électrisée suite à une différence de potentiel

N°	Événement	Description	Critères de causes	Critères de conséquences	Exemples
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 l'un des facteurs suivants : - phénomène de panique ; - victime identifiée par l'exploitant ; - ...	Chutes sur la voie Électrisation Malaise
		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	-	-	
		7.5 Incident en lien avec une ligne aérienne de contact ou une caténaire			Rupture d'ancrages

2.2 - Tableau 2 : autres types d'événements communiqués aux services de l'État sous forme de statistiques annuelles

Ces événements 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 les pratiques de l'exploitant.

Pour les catégories 9, 10 et 11 distinguer dans le rapport annuel le nombre d'événements total et le nombre d'événements avec intervention des services de secours.

N°	Événement	Description	Critères de causes	Critères de conséquences	Exemples / précisions	
8	Dégagements de fumée mineurs	Incidents feu/fumée sans conséquences importantes		Ne conduisant pas à l'intervention des services de secours et ayant fait l'objet d'une dépêche exploitant		
9	Évacuations en inter-station / inter-gare ³	Événements conduisant à au moins une évacuation		Descente à la voie ou sur le cheminement dédié à cet effet, d'au moins un voyageur du train	Distinguer autant que possible les évacuations organisées / spontanées Préciser dans la mesure du possible le nombre de trains évacués	
10	Chutes de voyageurs dans les trains	10.1	Chutes dans un train	Suite au freinage brutal ou d'urgence ou au démarrage du train	Événements avec victimes identifiées / portées à connaissance de l'exploitant	En dehors de l'échange voyageur –
		10.2	Chutes lors de l'échange voyageur			Lors de la montée ou la descente du train : chute dans le train ou à quai – événements avec victimes identifiées / portées à connaissance de l'exploitant
11	Heurts et coincements dans les portes du train ou les façades de quai				Lors de l'échange voyageurs - Préciser si la station est équipée de façades de quai – événements avec victimes identifiées / portées à connaissance de l'exploitant	
12	Autres chutes hors des trains	12.1	Suicides		Personne-s décédée-s	
		12.2	Tentatives de suicide		Acte accompli mais personne non décédée	
		12.3	Autres chutes		Victimes identifiées ou portées à connaissance de l'exploitant	
13	« Train surfing »		Voyageur-s en toiture ou sur les attelages	Présence individuelle ou victimes identifiées/ portées à connaissance de l'exploitant		
14	Intrusions sur les voies	14,1	En station	Descente volontaire à la voie d'un ou plusieurs voyageurs	Présence individuelle ou victimes identifiées/ portées à connaissance de l'exploitant	
		14,2	En interstation/inter-gare (y compris cheminement)	Entrée volontaire en tunnel d'un ou plusieurs voyageurs	Présence individuelle ou victimes identifiées/ portées à connaissance de l'exploitant	

3- Une évacuation en inter-station / inter-gare implique la descente à la voie ou sur le cheminement dédié à cet effet, d'au moins un voyageur du train

Les indicateurs suivants sont communs aux différents réseaux. L'objectif du suivi d'indicateurs partagés est de permettre :

- un suivi dans le temps sur chaque réseau au niveau local ;
- 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 la signalisation embarquée et ferroviaire	Hors et en exploitation, y compris modes dégradés	Nb. franch. / nb. Km commerciaux parcourus	Quantification du nombre de franchissements
b	Dépassements de vitesse	Métro classique – RER uniquement Uniquement en conduite manuelle	Indicateurs de suivi uniquement si l'instrumentation des trains le permet	Nb. dépass. / nb. Km commerciaux parcourus	Quantification du nombre de dépassements
c	Présence d'un obstacle sur la voie	Métro automatique intégral uniquement	Hors intrusions et hors détections intempestives	Nb. détect. / nb. Km commerciaux parcourus	Mesure de l'étanchéité du système
d	Reprises en conduite manuelle	Tous systèmes <u>Conduite automatique intégrale</u> : reprises en conduite manuelle contrôlée <u>Autres systèmes</u> : 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	Nb de reprises (=nb de rames) / nb. Km commerciaux parcourus Nb d'événements / nb. Km commerciaux parcourus ayant généré des reprises en CM	Mesure de la fiabilité du système Évaluation du nombre de circulations en CM et des événements associés
e	Freinages d'urgence	Tous systèmes	Uniquement en service commercial Préciser dans la mesure du possible s'il s'agit de FU liés à une survitesse, à un dispositif de veille automatique ...	Nombre total de FU / nb. Km commerciaux parcourus	Quantification du nombre de freinages d'urgence et des causes associées

3 - Classes de gravité des événements d'exploitation intéressant la sécurité

Les événements d'exploitation liés à la sécurité sont classés en trois catégories selon leur niveau de gravité avéré ou supposé, évalué en regard

- du nombre de victimes ;
- de la gravité des blessures ;
- de l'importance des dommages matériels.

En outre, certains événements peuvent ne pas entrer dans les catégories décrites ci-dessous et être classés à caractère médiatique, et font également l'objet de déclaration particulière.

Ce classement détermine les modalités de déclaration des événements à l'autorité de contrôle, décrites au chapitre 4.

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'évènements pour le déclenchement du PIS.

La caractérisation s'effectue suivant au moins une des conséquences ou causes décrites dans le tableau ci-dessous.

Type d'événement	Classe de gravité ⁴	Caractérisation	
		Conséquences	Causes
Accident ou incident grave	Catastrophique ou critique	Événement causant (hors suicide et tentative de suicide) : - un ou plusieurs morts ; - et/ou blessés graves - et/ou des dommages matériels importants	- déraillement/bivoie (hors dépôt et en exploitation commerciale) - collision entre trains (hors dépôt) - incendie ou dégagement de fumée important
Événement marginal d'origine « système »⁵	Marginal	Événement causant : - un ou plusieurs blessés légers ; - et/ou des dommages matériels limités	Événement imputable à la configuration ou à un dysfonctionnement du système
Événement précurseur de dangers⁵	Insignifiant	Événement qui aurait pu conduire à un événement grave, heureusement ou fortuitement évité Absence de victimes ou de dommages	Quelles que soient les causes

4- Les correspondances avec les classes de gravité de la norme EN 50126 ne sont pas rigoureusement suivies. La gravité d'un événement reste déterminée par l'exploitant.

5- Types d'événements correspondant aux « Événements relevant d'un dysfonctionnement du système ou comportant plusieurs blessés légers », cités au § 10.1.b du guide relatif au contenu du Règlement de Sécurité de l'Exploitation.

4 - Modalités de déclaration des événements à l'autorité de contrôle

Le décret STPG (art. 89) impose à l'exploitant « d'informer sans délai le préfet de tout accident ou incident grave affectant la sécurité de l'exploitation ». 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.

4.1 - 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) ;
 - âge des victimes (enfants en particulier) ;
 - secours mobilisés ;
 - déroulement ;
- autres éléments de contexte particuliers (mesures de protection ou de prévention mises en place par l'exploitant (arrêt du système, surveillance...), caractère médiatique etc).

4.2 - Description des modalités de déclaration

Le tableau suivant précise les modalités de déclaration et les rapports associés.

	Information immédiate	Pré-rapport	Rapport circonstancié	Rapport annuel d'exploitation
Réglementation	Décret STPG – article 89 Cf. fiche réflexe	Décret STPG – article 89 Circulaire STPG du 9 décembre 2003, I-3.5	Décret STPG – article 89	Décret STPG – article 92
Support de déclaration	Information « flash » téléphonique Toute information orale doit être suivie d'une confirmation écrite (fax ou courriel)	Fiche de déclaration écrite ou rapport succinct transmis par courriel Possibilité d'utiliser une fiche type extraite de la base de données	Rapport circonstancié Cf. guide d'application « Contenu du rapport circonstancié relatif aux événements affectant la sécurité » Ou rapport intermédiaire suivi d'un rapport définitif suivant besoin exprimé par l'exploitant	Rapport annuel Cf. guide d'application « Contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » et présent guide
Destinataire	1. Permanence DDT(M) ou DRIEA 2. Seulement pendant les heures de bureau, bureau du STRMTG 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 24 heures	2 à 4 jours	2 mois, voire plus pour rapport final si rapport intermédiaire	Avant le 30 juin de l'année n+1

4.3 - 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 règlement de sécurité de l'exploitation.

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

Type d'événement	Information immédiate	Pré-rapport	Rapport circonstancié	Rapport annuel d'exploitation
Accident ou incident grave	Oui	Oui (Inscription possible dans la base de données)	Oui	Oui (Inscription ou mise à jour dans la base de données)
Événement marginal d'origine « système »	Non	Oui (Inscription possible dans la base de données)	Sur demande des services de l'État	Dépend du type d'événement Cf. guide d'application « Contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » et présent guide (Inscription ou mise à jour dans la base de données)
Événement « précurseur »	Non	Oui (Inscription éventuelle dans la base de données : si événement du tableau 1 au sens du présent guide)	Éventuellement sur demande des services de l'État	Dépend du type d'événement Cf. guide d'application « Contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » et présent guide (Inscription ou mise à jour éventuelle dans la base de données : si événement du tableau 1 au sens du présent guide)
Événement médiatique	Oui	Sans suite si sécurité non impactée ; sinon, traitement selon l'une des 3 catégories ci-dessus		

Nota pour les événements à caractère médiatique ou politique :

Les répercussions réelles ou potentielles dans les médias nationaux ou régionaux, sur les réseaux sociaux et 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 événements 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 événements n'est pas un critère de saisie dans la base de données « Évènements Métros - RER ».

5 - Base de données nationale « Événements métros/RER »

5.1 - Objectifs de la base de données nationale du STRMTG

Les objectifs principaux de la base de données nationale pour les événements 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 ;
- et d'assurer un traitement des événements d'exploitation cohérent par rapport aux tramways.

5.2 - Principes de fonctionnement de la base de données événements métros/RER

Le fonctionnement détaillé de la base de données est explicité dans le « Mode d'emploi de la base de données événements 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 événements d'exploitation.

La base de données comportant les données de l'année n doit être envoyée aux bureaux de contrôle du STRMTG avant le 31 mai de l'année n+1.

5.3 - Support de déclaration de type « pré-rapport »

Cette déclaration peut être mise en forme directement (format pdf ou impression) à partir d'un événement saisi individuellement dans la base de données.

6 - Précisions concernant le rapport annuel d'exploitation

Les informations attendues dans le rapport annuel d'exploitation sont explicitées dans le guide d'application du STRMTG relatif au « Rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation ». La version actuelle de ce guide datant du 30 avril 2018 est compatible avec les attendus exprimés dans le présent guide.

Annexe 1 - Élaboration du guide

Conformément au décret n° 2010-1580 du 17 décembre 2010, portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG est chargé de produire des guides et référentiels.

La version initiale de ce guide a été élaborée avec le concours du groupe de travail national « REX Métros/RER ».

La version 2 a été élaborée à partir :

- des réflexions et propositions :
 - du département Métros et systèmes Ferroviaires (DMF) du siège du STRMTG ;
 - des bureaux de contrôle du STRMTG ;
 - de la profession par l'intermédiaire du groupe de travail national « REX Métros/RER » ;
- du guide d'application existant relatif au traitement des événements intéressant la sécurité des métros et RER du 3 février 2012 ;
- du décret n°2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- du guide d'application récemment créé relatif au contenu du rapport circonstancié relatif aux événements affectant la sécurité des systèmes métros/RER du 21 décembre 2017 (version 1) ;
- du guide d'application récemment révisé relatif au contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du 30 avril 2018 (version 2) ;
- du guide d'application récemment révisé relatif au contenu détaillé du Règlement de Sécurité de l'Exploitation du 15 juillet 2019 (version 4).

Ont également contribué au guide :

M. Aniss ZIAD	STRMTG – DMF	rédaction
M. Alexandre DUSSERE	STRMTG – DMF	relecture

La version 3 a été élaborée à partir des échanges du GT REX Métros et RER du 23/10/2020.

Annexe 2 – Membres du groupe de travail « REX Métros-RER »

Syndicats et associations professionnels		
JEGU Stéphanie	UTP	Paris Ile de France
Exploitants		
POMPON Sophie	RATP / DGSF	Paris Ile de France
RUIN Camille	RATP / DGSF	Paris Ile de France
BLAIS Patrick	RATP / RER	Paris Ile de France
HEMOUR Mathieu	RATP / RER	Paris Ile de France
PLESSIS Philippe	RATP / MTS	Paris Ile de France
POIDEVIN Christelle	RATP / MTS	Paris Ile de France
SEE Edgar	RATP / MTS	Paris Ile de France
MARCHAIS Arnaud	RATP / DGSI	Paris Ile de France
BLANC Jean-François	Keolis Lyon	Lyon
LEBLOND Céline	Keolis Lyon	Lyon
BOUYX Patrice	RTM	Marseille
MERESSE Jean-Philippe	RTM	Marseille
COSSON Anne	Keolis Lille	Lille
TRIHINE Loïc	Tisseo Voyageurs	Toulouse
CUVELIER Jean-Claude	Tisseo Voyageurs	Toulouse
PENA Jean-Claude	Tisseo Voyageurs	Toulouse
VIGREUX Emilien	Transdev Aéroport	Roissy
GUINARD Thierry	Groupe Keolis	Paris Ile de France
BOUDROUR Saad-Amine	Groupe Transdev	Roissy
Représentants du ministère chargé des transports		
BINCTEUX Cécile	DGITM / DST / SRF1	Paris Ile de France
MAJOR Mario	DGITM / DST / SRF1	Paris Ile de France
DUSSERRE Alexandre	STRMTG / DMF	Grenoble
BLANC Florent	STRMTG / DMF	Grenoble
PASSELAIGUE Jean-Michel	STRMTG / DMF	Grenoble
ZIAD Aniss	STRMTG / DMF	Grenoble
JUBIN Emmanuel	STRMTG / DTMR	Grenoble
GAILLIARD Perceval	STRMTG / DTMR	Grenoble
BOUYEURE Coline	STRMTG / DTMR	Grenoble
GOUDEAU Valérie	STRMTG / BNO	Paris Ile de France
BERGER Kévin	STRMTG / BNO	Paris Ile de France
BESTAVEN Sabrina	STRMTG / BNO	Paris Ile de France
ROBACHE Antoine	STRMTG / BSE	Grenoble
BLANCHETON Marine	STRMTG / BSE	Grenoble
PANIER Aurore	STRMTG / BSE	Grenoble
ABADIE Jean-Louis	STRMTG / BSO	Toulouse
CURBELIE Denis	STRMTG / BSO	Toulouse