

GUIDE D'APPLICATION



STRMTG

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

TRANSPORTS GUIDÉS CHEMINS DE FER SECONDAIRES

DÉCLARATION ET TRAITEMENT DES ÉVÉNEMENTS D'EXPLOITATION



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Version de mai 2021

Objet – Domaine d'application – Destinataires

Le présent guide d'application précise :

- les modalités d'application des articles 89 et 90 du décret 2017-440 du 30 mars 2017 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG), notamment en ce qui concerne les principes de déclaration et de traitement des événements affectant la sécurité de l'exploitation,
- le contenu du rapport circonstancié mentionné à ces articles 89 et 90.

Il est applicable aux systèmes de transport public guidé de personnes, de type chemins de fer secondaires, relevant du titre VI du décret du 30 mars 2017 susmentionné.

Il est destiné principalement aux exploitants, aux gestionnaires d'infrastructure, aux chefs de file et aux autorités organisatrices de transport de ces systèmes, ainsi qu'aux services de l'État chargés du contrôle.

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	Jérôme CHARLES	08/02/2010	Création. Le guide portait alors la référence « 1.4-GA_CFS-Declaration_evenements_notables_v1 »
2	Florent BLANC	30/04/21	Refonte complète pour prise en compte décret n°2017-440, REX et mise en cohérence avec d'autres guides

RÉDACTEUR	VÉRIFICATEUR	APPROBATEUR
Florent BLANC Chargé d'affaires DMF	Alexandre DUSSE Responsable DMF	Daniel PFEIFFER Directeur



Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports guidés
(STRMTG)
1461 rue de la piscine
38400 Saint-Martin-d'Hères
tél. : 33 (0)4 76 63 78 78
mèl : strmtg@developpement-durable.gouv.fr
www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

Crédit photos page de couverture : Arnaud Bouissou – Terra, Laurent Mignaux – Terra, Daniel Coutelier – Terra et les agents du STRMTG

Sommaire

Préambule.....	3
1 - Classement des événements d'exploitation affectant la sécurité.....	5
1.1 - Périmètre d'application.....	5
1.2 - Définitions.....	6
1.3 - Classes d'événements suivant la gravité.....	6
1.4 - Événements à caractère médiatique ou politique.....	8
2 - Modalités de déclaration aux services de l'État.....	8
2.1 - Accidents/incidents graves.....	8
2.2 - Autres événements affectant la sécurité de l'exploitation.....	8
3 - Analyse et traitement des événements.....	9
3.1 - Rapport succinct.....	9
3.2 - Rapport circonstancié.....	9
3.3 - Précisions concernant le rapport annuel de l'exploitant.....	9
4 - Caractérisation et typologie des événements d'exploitation intéressant la sécurité.....	10
4.1 - Événements faisant l'objet d'une saisie individualisée.....	10
4.2 - Précurseurs communiqués au service de contrôle sous forme de statistiques annuelles.....	11
5 - Tableau de synthèse.....	12
Annexe A – Sigles et acronymes.....	13
Annexe B – Définitions.....	14
Annexe C – Fiche déclarative d'événement.....	15
Annexe D – Contenu du rapport circonstancié.....	18
Annexe E – Élaboration du guide.....	20

Préambule

Dispositions réglementaires

Les chemins de fer dits « secondaires », assurant un service public régulier de transport de personnes, relèvent du titre VI du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 modifié, relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG).

Les modalités de déclaration, puis de traitement des événements affectant la sécurité de l'exploitation du système de transport sont introduites dans le décret STPG susmentionné :

- Article 89 du décret STPG n°2017-440 :

« 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 mentionnées¹ 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. »

- Article 90 du décret STPG n°2017-440 :

« 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. »

- Article 92 du décret STPG n°2017-440 :

« 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. »

La circulaire dite « STPG » du 9 décembre 2003 modifiée apporte des éléments concernant le traitement des événements d'exploitation (§ 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 immédiates prises, les causes probables, les risques potentiels et les mesures correctives envisagées. »

1 Les entités mentionnées sont l'autorité organisatrice de transport, l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure, le chef de file et le gestionnaire de voirie.

Dispositions émanant d'autres guides d'application du STRMTG

Les relations entre les exploitants, le gestionnaire d'infrastructure et le service en charge du contrôle lors 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).

Le contenu du rapport annuel établi par l'exploitant ou le chef de file (cas d'existence d'un gestionnaire d'infrastructure ou de plusieurs exploitants) est explicité dans le guide d'application du STRMTG portant sur le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation.

Objectifs poursuivis pour la déclaration et le traitement des événements d'exploitation intéressant la sécurité des chemins de fer secondaires

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 le 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, révisé en lien avec la profession, a ainsi pour objectifs principaux :

- de répertorier les événements d'exploitation intéressant la sécurité des systèmes de chemins de fer dits « secondaires » ;
- d'élaborer une typologie partagée de ces événements, dans un souci notamment d'homogénéisation des remontées d'informations ;
- et de préciser les modalités de déclaration des événements intéressant la sécurité.

1 - Classement des événements d'exploitation affectant la sécurité

1.1 - Périmètre d'application

Pour les chemins de fer dits « secondaires », ce guide concerne les événements présentant des risques pour les usagers ou les tiers survenant sur le système de transport (au sens des dossiers de sécurité), notamment sur les parties suivantes :

- les matériels roulants voyageurs,
- l'ensemble d'une ligne en exploitation publique, comprenant les sections courantes entre gares, ainsi que les gares et haltes pour tout événement interfacé avec la plateforme ferroviaire et ses équipements ou avec le matériel roulant,
- les interfaces du système avec l'environnement extérieur (par exemple inondation, éboulement, effondrement),
- les passages à niveau,
- les zones de manœuvre, voies de service et dépôts, locaux techniques, ateliers ou une ligne hors exploitation commerciale, dans les conditions décrites dans le paragraphe ci-après.

Pour les événements se produisant dans les zones de manœuvre, voies de service et dépôts, ateliers, locaux techniques ou encore en ligne avec des circulations non commerciales, 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 (par ex. : incident sur matériel roulant survenu au dépôt mais reproductible en ligne sous exploitation voyageurs).

En revanche, n'entrent pas dans le champ des événements impactant la sécurité du système au sens du décret STPG, les catégories d'événements suivants :

- les événements relevant de la santé ou de la sécurité du travail du personnel ;
- 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 gares (bâtiments voyageurs, passerelles) ;
- les événements relevant du domaine de la sûreté (actes de malveillance, agressions ou attentats par exemple).

1.2 - Définitions

Il est rappelé les définitions suivantes :

- **Accident/incident grave** :
 - événement causant (hors suicide et tentative de suicide) un ou plusieurs morts et/ou blessés graves et/ou dommages matériels importants ;
 - déraillement/bivoie (hors dépôt et en exploitation commerciale) ;
 - collision entre trains (hors dépôt) ;
 - collision aux passages à niveau ;
 - 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 technique, affectant les composants du système : infrastructure, voie ferrée, installation de sécurité, véhicule, ... ;
 - tout non-respect des règles d'exploitation, d'entretien et de maintenance, définies dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) ;
- **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.

1.3 - Classes d'événements suivant la gravité

Les événements d'exploitation affectant la sécurité sont classés 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 aux services de l'État, décrites au chapitre 2.

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.

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

Tableau de classement des événements :

Classe d'événement	Classes de gravité ²	Caractérisation	
		Conséquences	Causes
Accident ou incident grave	Catastrophique ou Critique	Événement causant : – un ou plusieurs morts ³ , – et/ou un ou plusieurs blessés graves ³ , – et/ou des dommages matériels importants	– déraillement / bi-voie (hors dépôt et en exploitation commerciale), – collision entre trains (hors dépôt), – collision aux passages à niveau, – incendie ou dégagement de fumée important
Événement marginal d'origine « système »⁴	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, tant au plan technique qu'opérationnel
Événement précurseur de dangers	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

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

3 Hors suicide et tentative de suicide.

4 Événements correspondant à ceux 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.

1.4 - 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 ou au gestionnaire d'infrastructure de décider le signalement aux services de l'État 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.

2 - Modalités de déclaration aux services de l'État

2.1 - Accidents/incidents graves

La réglementation (décret STPG, art. 89) impose à l'exploitant ou au gestionnaire d'infrastructure de **porter sans délai à la connaissance du préfet**, de l'AOT, du chef de file et du BEA-TT **tout accident ou incident grave affectant la sécurité de l'exploitation**.

Il est admis que la déclaration immédiate de l'événement est effectuée dans un délai d'une heure. Cette action ne doit pas être confondue avec l'alerte des services de secours (SDIS, gendarmerie).

Toute information orale doit ensuite être confirmée par écrit dans un délai inférieur à 24 h après la survenance de l'événement.

La déclaration porte notamment sur le déroulement de l'événement et sa gravité. De manière aussi complète que possible, ces informations sont :

- la description du système concerné : lieu, type de système,
- les circonstances : l'heure, le déroulement, les conséquences humaines (nature des victimes), matérielles et sur l'exploitation, les secours mobilisés, les causes probables,
- les autres éléments de contexte particuliers : mesures de précaution ou de prévention mises en place et/ou envisagées par l'exploitant.

Des fiches réflexes à destination des exploitants et des services du préfet permettent de préciser les obligations de déclaration des événements graves et communiquent les coordonnées des interlocuteurs des services de l'État à informer.

Les événements à caractère médiatique, politique ou en lien avec la sûreté y sont également intégrés et suivent les mêmes modalités de déclaration que les événements graves.

Le BEA-TT doit être informé dans l'heure d'un événement grave dès lors qu'il y a au moins un mort ou un blessé grave, hors suicide.

2.2 - Autres événements affectant la sécurité de l'exploitation

Suivant l'art. 90 du décret STPG, **ces autres événements doivent être portés à la connaissance du préfet**, de l'AOT et du chef de file par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure.

Conformément au chapitre 10 de son RSE, l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure apprécie lui-même l'opportunité d'avertir immédiatement, sous 2 à 4 jours ou annuellement le service de contrôle.

Toutefois, les événements marginaux relevant d'un dysfonctionnement du système ou comportant plusieurs blessés légers méritent une information spécifique du service de contrôle sans attendre le rapport annuel.

3 - Analyse et traitement des événements

Les événements affectant la sécurité de l'exploitation font l'objet d'une analyse et d'un traitement avec mise en œuvre de mesures afin d'en éviter le renouvellement.

Un rapport circonstancié de l'événement est attendu pour les événements graves (décret STPG, art. 89) et peut être demandé pour tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation (art. 90).

3.1 - Rapport succinct

Le rapport succinct ou « pré-rapport » constitue une bonne pratique pour les échanges entre l'exploitant et le service de contrôle, notamment pour rendre compte des mesures mises en place pour la poursuite de l'exploitation en sécurité et en vue de l'établissement ultérieur du rapport circonstancié.

Transmis dans un délai de 2 à 4 jours, il permet également de satisfaire les exigences de la circulaire dite « STPG » du 9 décembre 2003 modifiée.

Un modèle permettant l'établissement d'un rapport succinct, est proposé en annexe C.

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

- transcription à minima des faits, conséquences, gravité et déroulement de l'événement,
- recueil d'informations engagé ou à venir,
- identification et couverture des éventuels risques à court terme,
- présentation des mesures immédiates et/ou conservatoires mises en place par l'exploitant,
- identification des causes éventuelles à ce stade de l'enquête et de premiers éléments de scénario.

3.2 - Rapport circonstancié

Le rapport circonstancié mentionné à l'article 89 du décret STPG a pour objet d'analyser les causes et les conséquences constatées de l'événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés ainsi que les mesures prises afin d'éviter son renouvellement.

Il est exigé pour les accidents/incidents graves se déroulant en sections exploitées commercialement, y compris en l'absence de voyageurs. En dehors de ces sections, il est attendu lorsque l'événement grave est reproductible ailleurs sur le réseau.

Ainsi, les événements rentrant dans le cadre des fiches réflexes font usuellement l'objet d'un rapport circonstancié, sauf accord exprès du service de contrôle.

D'autres événements peuvent également faire l'objet d'un rapport circonstancié sur demande du service de contrôle.

Il est adressé par l'exploitant ou le chef de file au préfet, au service de contrôle et à l'AOT dans les meilleurs délais (maximum 2 mois).

La trame à respecter et les informations attendues dans le cadre de l'élaboration du rapport circonstancié sont précisées en annexe D.

3.3 - Précisions concernant le rapport annuel de l'exploitant

Les informations attendues dans le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation (liste des faits notables, indicateurs, analyses globales, plan d'actions, ...) sont explicitées dans le guide d'application « Rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation » du STRMTG.

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

Dans l'objectif d'effectuer un suivi de l'accidentologie et de la sécurité du système, notamment de façon pluriannuelle pour l'élaboration des rapports annuels, une caractérisation des événements par leur origine connue est proposée afin de définir une typologie commune.

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.

4.1 - Événements faisant l'objet d'une saisie individualisée

La présente liste a une valeur indicative ; les événements concernés sont liés aux risques dont le service de contrôle souhaite observer l'occurrence ou la gravité ou aux événements à la suite desquels il 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.

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

N°	Événement	Description	Précisions / Exemples
1	Incendie / Explosion	1.1 Départ de feu ou dégagement de fumée sur un train ou dans un tunnel	- Extinction par les moyens propres au système - Conséquences limitées <i>Exemples : dégagement de fumée provenant du MR, câbles en ignition, feux de détritux sur la voie, ...</i>
		1.2 Incendie ou explosion sur un train ou sur une installation fixe	- Extinction par l'intervention des services de secours - Dommages conséquents aux installations ou au MR ; <i>Exemples : embrasement ou fort dégagement de fumée</i>
2	Déraillement / Renversement		- Événement d'origine système, incluant les bivoies - Consécutif à une survitesse, à une rupture de rail ou à une mauvaise position d'aiguillage
3	Collision	3.1 Collision entre trains	- Consécutif à un nez-à-nez, à un rattrapage ou une prise en écharpe
		3.2 Heurt d'un tiers à un PN ou suite à engagement du gabarit	- Consécutif à un franchissement forcé du PN par l'usager, à un raté de fermeture ou un stationnement en limite d'emprises - concerne notamment les piétons et les véhicules routiers
		3.3 Raté de fermeture à un PN	- Concerne les PN non équipés de feux à franchissement conditionnel
4	Heurt d'obstacle système	4.1 Heurt d'obstacle fixe par un train	- Dommages identifiés sur un train <i>Exemples : heurtoir, élément tombé du MR, ...</i>
		4.2 Perte d'intégrité de l'infrastructure	- Obstacle potentiellement très dommageable pour un train - Perte de l'aptitude aux circulations des trains <i>Exemples : effondrement de l'infrastructure, ...</i>
5	Atteinte par l'environnement extérieur	5.1 Déraillement / renversement d'un train suite à déformation de la voie	- En lien avec les intempéries ou une cause extérieure au système <i>Exemples : affaissement, amas de neige, ...</i>
		5.2 Heurt d'obstacle d'origine naturelle ou tiers	- Dommages identifiés sur un train <i>Exemples : heurt de bloc rocheux, d'arbre, poteau, ...</i>
		5.3 Heurt de bestiaux	- Dommages identifiés sur un train

N°	Événement	Description	Précisions / Exemples
6	Accident individuel de personne	6.1 Heurt de personne en ligne	- Consécutif à une intrusion dans les emprises hors PN <i>Exemples : heurt suite à divagation en intergare, dans les tunnels ou sur les ponts et viaducs</i>
		6.2 Heurt de personne en gare	- Engagement du gabarit depuis le quai ou lors d'une traversée imprudente de la voie
		6.3 Coincement, entraînement ou chute d'un voyageur à la montée ou la descente du train	- Personne coincée dans les portes ou un élément du MR lors du départ du train - Lors de l'échange voyageur ou la fermeture des portes - Victime portée à la connaissance de l'exploitant
		6.4 Chute à bord d'un train	- Déséquilibre du voyageur suite à l'accélération / freinage du train - Victime portée à la connaissance de l'exploitant
		6.5 Électrocution, électrisation ou brûlure	- Par contact avec une surface sous tension ou à haute température <i>Exemples : défaut d'isolement, rail de contact accessible, équipement thermique du MR accessible</i>
7	Panique	7.1 Évacuation d'un train s'étant mal déroulée	- Victime identifiée par l'exploitant <i>Exemples : chute, malaise, électrisation</i>
		7.2 Mouvement de panique dans un train ou sur un quai	- Victime identifiée par l'exploitant <i>Exemples : chute, bousculade, malaise, ...</i>
8	Divers (à l'appréciation de l'exploitant)	8.1 Défaut sécuritaire MR	- Mise en défaut d'un équipement de sécurité <i>Exemples : défaut contrôle fermeture portes, insuffisance du freinage, ...</i>
		8.2 Défaut installation de sécurité Infrastructure	- Mise en défaut d'un équipement de sécurité <i>Exemples : autorisation d'itinéraires incompatibles, défaut contrôle position d'aiguillage, rupture de rail, ...</i>
		8.3 Non respect des procédures et consignes	- Écart dans l'application de la réglementation <i>Exemples : franchissement de signal fermé, délivrance à tort d'une autorisation de départ, ...</i>
		8.4 Autre	- Tout autre événement marginal à l'appréciation de l'exploitant

4.2 - Précurseurs communiqués au service de contrôle sous forme de statistiques annuelles

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	Précisions	Type de données
a	Franchissements de signal fermé (ou engagement du point à protéger)	- Franchissement du signal avec ou sans prise en charge par le DAAT - Engagement zone d'aiguille sans franchissement du signal Finalité : Quantification du nombre d'écarts	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb / km parcourus
b	Mouvements ou ordres contraires à la sécurité	- Autorisation de départ donnée à tort par l'AC - Évaluation par sondage sur registre de dépêches Finalité : Quantification du nombre d'écarts	- Nb. d'occurrence - Taux de conformité : Nb départs conformes / Nb départs contrôlés
c	Dépassements de vitesse	- Dépassement franc (au-delà de la tolérance définie) - Évaluation par sondage sur course conducteur Finalité : Quantification du nombre d'écarts	- Nb. d'occurrence - Taux de conformité : Nb courses conformes / Nb courses contrôlées

N°	Indicateur	Précisions	Type de données
d	Situations de collision au PN	- Collision évitée en présence d'un tiers <i>Exemples : bris de barrières, engagement gabarit par un tiers, raté de fermeture avec feu FC, perte fonction R24, ...</i> Finalité : Précurseur d'accident grave	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb détect. / km parcourus
e	Interception de la voie par un aléa naturel sans heurt	- Chute de bloc rocheux ou d'arbre - Inondation de la voie, avalanche Finalité : Précurseur d'accident grave	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb / jours d'exploitation
f	Engagement gabarit par un élément tiers sans heurt	- Chute d'un poteau, intrusion d'un élément depuis une emprise connexe (route par exemple), ... Finalité : Mesure de l'étanchéité du système	- Nb. d'occurrence
g	Heurt de bestiaux sans dommage	- Aucun dommage identifié sur le train ; il poursuit sa mission avec un retard Finalité : Mesure de l'étanchéité du système	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb détect. / km parcourus
h	Intrusions à la voie	- Divagation dans les emprises détectées Finalité : Mesure de l'étanchéité du système	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb détect. / km parcourus
i	Transbordement ou évacuation en intergare en ligne	- Évacuation d'un train entre arrêts programmés Finalité : Mesure de la fiabilité du système	- Nb d'occurrence
j	Raté d'ouverture d'un PN	- Voie routière ouverte à la circulation publique Finalité : Mesure de la fiabilité du système	- Nb. d'occurrence - Ratio Nb / jours d'exploitation

5 - Tableau de synthèse

Le tableau suivant apporte une synthèse opérationnelle des modalités de déclaration et de traitement des événements d'exploitation des chemins de fer dits « secondaires » apportées par le présent guide.

Classe d'événement	Information immédiate	Rapport succinct	Rapport circonstancié	Rapport annuel d'exploitation
Délai	Appel dans l'heure, confirmation écrite dans les 24 heures	2 à 4 jours	2 mois	Avant le 30 juin de l'année N+1
Accident ou incident grave	Oui	Oui	Oui	§ 4.1 – Faits notables + Inscription dans la liste des événements
Événement marginal d'origine « système »	Non	Oui	Sur demande du service de contrôle	Indicateurs + Inscription dans la liste des événements
Événement « précurseur »	Non	Oui	Sur demande du service de contrôle	Indicateurs + Inscription dans la liste des événements
Événement médiatique ou lié à la sûreté	Oui	Sans suite si sécurité du système non impactée. Sinon, traitement selon l'une des 3 catégories ci-dessus.		

Annexe A – Sigles et acronymes

AC	Agent Circulation (agent sédentaire des gares chargé de la sécurité des circulations des trains en cantonnement téléphonique)
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
BEATT	Bureau d'Enquête Accidents sur les Transports Terrestres
CFS	Chemin de fer Secondaire
DAAT	Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains
EPE	Enregistreur de Paramètres d'Exploitation
ERP	Établissement Recevant du Public
FC	Franchissement Conditionnel
FU	Freinage d'Urgence
MR	Matériel Roulant
OQA	Organisme Qualifié Agréé ou Accrédité
PIS	Plan d'Intervention et de Sécurité
PK	Point Kilométrique
PN	Passage à Niveau
R24	Signal d'arrêt rouge clignotant (<i>cf. 6^{ème} partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière</i>)
REX	Retour d'EXpérience
RSE	Règlement de Sécurité de l'Exploitation
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
STPG	Système de Transport Public Guidé
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés

Annexe B – Définitions

Autorité organisatrice de transport : l'autorité territorialement compétente définie aux articles L.1231-1, L.1241-1, L.1241-2, L.1241-4, L.2112-1-1 et L.2112-4 du code des transports ou au deuxième alinéa de l'article L.5722-7-1 du code général des collectivités territoriales

Nota : Pour ce guide, le terme « AOT » désigne l'entité en charge des missions assignées à l'autorité organisatrice de transport en vertu de l'article 75 du décret STPG.

Chef de file : l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure désigné par l'autorité organisatrice des transports ou par le détenteur de l'infrastructure de transport pour assurer la coordination de l'exploitation du système de transport en s'appuyant sur les différents exploitants et le gestionnaire d'infrastructure

Décret STPG : décret n°2017-440 du 30 avril 2017 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés

Exploitant : toute entité, à l'exclusion des sous-traitants et des gestionnaires de voirie, assurant directement ou à la demande de l'autorité organisatrice des transports, l'exploitation de tout ou partie du système de transport ainsi que la gestion et la maintenance de celui-ci lorsque ces fonctions ne sont pas assurées par un gestionnaire d'infrastructure

Gestionnaire d'infrastructure : l'entité définie aux articles L.2111-9 et L.2142-3 du code des transports

Gestionnaire de voirie : l'autorité chargée de la voirie au sens du [code de la voirie routière](#)

Interface : toute interface entre deux sous-systèmes, entre un sous-système et une innovation ou avec l'environnement et faisant l'objet d'une analyse de sécurité en propre

Organisme qualifié : l'organisme agréé ou accrédité pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidés

Dérogation : non-conformité à une réglementation

Règlement de sécurité de l'exploitation : les orientations du système de gestion de la sécurité qui font l'objet d'une transmission au préfet pour approbation

Risque extérieur : tout risque lié à l'environnement du système de transport, en particulier risque d'origine naturel ou technologique. Les problématiques liées à la sûreté publique (attentat par exemple) en sont exclues. (Réf. : Groupe de travail STRMTG « Application du décret STPG » – Avril 2004)

Sous-système : toute partie du projet ou du système de transport réalisé faisant l'objet d'une analyse de sécurité individualisée

Système de transport public guidé : l'ensemble des éléments qui concourent au fonctionnement ou à l'usage d'un système de transport public guidé, tel que défini à l'article 1^{er} [du décret n°2017-440], et notamment les infrastructures [...], les véhicules, les principes et règles d'exploitation, d'entretien ou de maintenance

Tunnel : tout ouvrage couvert, quel que soit le mode de construction : tunnel creusé ou immergé, tranchée couverte, couverture acoustique, semi-couverture présentant une surface d'ouverture continue vers l'extérieur inférieure au cinquième de la surface du radier

Annexe C – Fiche déclarative d'événement

Le modèle de fiche suivant est utilisable en tant que pré-rapport ou rapport succinct tel que présenté au chapitre 3.1.

DÉCLARATION D'ÉVÈNEMENT NOTABLE conforme à l'annexe C du guide d'application STRMTG – Traitement événements CFS					
RÉSEAU :			EXPLOITANT :		
Ligne : Choisissez un élément.		Sens circulation : Choisissez un élément.		Trains impliqués :	
Lieu précis :				PK :	
Date : 12/02/2021		Heure :		ID Evnt :	
Nature de l'événement : Choisissez un élément.			Précision événement : Choisissez un élément.		
Circonstances de l'événement :					
Exploitation	☐ Nominale	☐ Dégradée	☐ Zone travaux		
Conditions météorologiques	☐ Beau temps ☐ Vent fort	☐ Pluie ☐ Brouillard	☐ Neige ☐ Gel		
Luminosité	☐ Plein jour	☐ Aube / crépuscule	☐ Nuit		
Visibilité	☐ Bonne	☐ Mauvaise			
Configuration du lieu de l'événement : Choisissez un élément.					
Nature de la voie	☐ Voie unique	☐ Double voie	☐ Appareil de voie		
Tracé / Profil	☐ Alignement droit ☐ Palier	☐ Courbe ☐ Pente	☐ Dévers ☐ Rampe		
Ouvrage spécifique	☐ Tunnel ☐ PN gardé	☐ Viaduc ☐ PN non gardé	☐ Tranchée ☐ PN piéton		
Matériel roulant concerné (type, n° parc) :					
Paramètres du système :		☐ Déclaration(s) agent(s)		☐ Centrale tachymétrique	
Vitesse initiale :		☐ Frein de service		☐ Action sifflet	
Vitesse d'impact :		☐ Frein d'urgence ☐ Boucle sécu MR		☐ Signal d'alarme ☐ Appel voyageur	
1/ CONSÉQUENCES MATÉRIELLES ET CORPORELLES					
Victimes	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Évacuation train	Panique voyageurs
Voyageurs				☐ Oui ☐ Non	☐ Oui ☐ Non
Tiers				Intervention secours	Durée perturbation
Personnels				☐ Oui ☐ Non	
Dommages Installations fixes	Champ libre				
Dommages Véhicules	Champ libre				

DÉCLARATION D'ÉVÈNEMENT NOTABLE

conform e à l'annexe C du guide d'application STRMTG – Traitement événements CFS

2/ DÉROULEMENT DE L'ÉVÈNEMENT

Chronologie

Champ libre

Croquis de compréhension

Champ libre

Photos peuvent être annexées

DÉCLARATION D'ÉVÈNEMENT NOTABLE

conforme à l'annexe C du guide d'application STRMTG – Traitement événements CFS

3/ SUITE DONNÉES

Mesures de sécurité immédiates

Champ libre

Recueil d'informations engagé ou à venir

Champ libre

Dispositions correctives envisagées à court terme

Champ libre

4/ CAUSES AVÉRÉES OU SUPPOSÉES

Identification de causes éventuelles

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

Rapport établi le

par

Annexe D – Contenu du rapport circonstancié

1 - Circonstances de l'événement

- ✓ *Déroulement de l'événement :*
 - Date, heure, ligne, sens de circulation, matériel en cause (type, n°), lieu précis (commune et PK) ;
 - Descriptif de l'événement ;
 - Plan de la zone et schéma coté de localisation de l'événement précisant notamment la position et le mouvement du (ou des) train(s), des ouvrages et/ou des véhicules et/ou des piétons éventuellement impliqués ;
 - Photos de la zone de l'événement.
- ✓ *Conséquences corporelles et matérielles :*
 - Recensement du nombre de blessés, de leur gravité et du type de blessures, en fonction des informations disponibles ;
 - Description des dégâts matériels subis par la (ou les) rame(s), l'infrastructure (voie, ouvrage, ...), les véhicules tiers éventuels et les autres équipements environnants ;
 - Photos mettant en évidence les dégâts occasionnés.
- ✓ *Intervention des services de secours et évacuation :*
 - Modalités d'alerte et d'intervention des services de secours.
- ✓ *Conséquences pour l'exploitation :*
 - Mise en place éventuelle de services partiels, de services en bus ;
 - Durée de l'interruption de la circulation ferroviaire ;
 - Éventuelles opérations de relevage, de remorquage, ... ;
 - Contrôles réalisés et mesures éventuelles prises pour la reprise de l'exploitation, y compris en mode dégradé (en particulier, s'il y a eu des dégâts sur l'infrastructure).
- ✓ *Répercussions médiatiques en fonction des informations disponibles :*
 - Niveau de répercussion : local, régional, national ;
 - Forme de la répercussion : article de presse, reportage, interview, ...
- ✓ *Information des services de l'État :*
 - Qui ?
 - Quand ?
 - Comment ?
 - Par qui ?

2 - Configuration du lieu de l'événement

- ✓ *Environnement du lieu de l'événement :*
 - Conditions météorologiques, visibilité, luminosité ;
 - Situation du lieu : zone péri-urbaine, zone montagneuse, ...
- ✓ *Configuration, fonctionnement et équipements du lieu pour les éléments en lien avec le scénario :*
 - Configuration : section courante, en gare, en tunnel, passage à niveau, etc. ;
 - Tracé en plan, profil en long, profil en travers, dévers ;
 - Vitesse(s) autorisée(s) ;
 - Caractéristiques de l'infrastructure (voie, ouvrage d'art, quai le cas échéant...) ;
 - Caractéristiques du matériel roulant ;
 - Équipement en signalisation ferroviaire et/ou routière ;
 - Fonctionnement général du passage à niveau ou de la zone de manœuvre le cas échéant ;
 - Fonctionnement éventuel en mode dégradé.

- ✓ *Accidentologie du lieu :*
 - Historique des événements du lieu ;
 - Analyse de la récurrence de certains événements et lien avec le présent événement ;
 - Mesures correctives ayant déjà eu lieu sur le site et/ou actions déjà projetées avant l'événement.

3 - Recueil d'informations

- ✓ *Informations recueillies auprès des victimes et des témoins :*
 - En fonction des informations disponibles : retranscription des déclarations spontanées des victimes et des témoins, ...
- ✓ *Entretien(s) avec le personnel du chemin de fer :*
 - Date(s) du (ou des) entretien(s) ;
 - Service du personnel : nature et horaires du(des) service(s) effectué(s) dans la journée précédemment à l'événement, heure de prise du service pendant lequel a eu lieu l'accident, heure de fin de service prévue, etc. ;
 - Rapport écrit du personnel : description du déroulement de l'accident par le personnel et de leurs actions (conduite, anticipation, alerte, ...).
- ✓ *Relevé de la centrale tachymétrique (EPE) :*
 - Représentation en tableau et en graphique des paramètres du système ;
 - Analyse des enregistrements de la centrale tachymétrique : vitesse initiale, vitesse d'impact, déclenchement du FU, action du sifflet, ... ;
 - Examen des performances de freinage.
- ✓ *Analyse des dernières visites de maintenance du matériel roulant, de l'infrastructure, des installations fixes, etc. pour les éléments en lien avec le scénario.*

4 - Analyse détaillée de l'événement

- ✓ *Déroulement précis de l'événement ;*
- ✓ *Synthèse des analyses de l'événement ;*
- ✓ *Problématiques de sécurité mises en exergue :*
 - Causes directes identifiées de l'événement ;
 - (ex : non respect de la signalisation ferroviaire par le conducteur de train ou routière par le tiers, ...)
 - Facteurs aggravants ;
 - Insuffisances, écarts et éléments de causalités identifiés.

5 - Plan d'actions envisagé

- ✓ *Rappel des actions réalisées ;*
- ✓ *Actions envisagées pour corriger les causes directes, les facteurs aggravants, les insuffisances, les écarts et les éléments de causalité identifiés ;*
- ✓ *Planning prévisionnel ;*
- ✓ *Modalités de suivi envisagées pour la mesure de l'efficacité des actions mises en œuvre.*

Annexe E – 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, intitulée « Déclaration des événements notables survenus en exploitation » a été élaborée par le STRMTG.

La présente version a été élaborée à partir :

- des réflexions et propositions :
 - du Département « Métros et systèmes Ferroviaires » ;
 - de la profession par l'intermédiaire du groupe de travail national « REX CFS » (RRT PACA, SAEML CFC, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Keolis CBA) ;
- du guide d'application existant 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 :

Mme Blandine VERNIER	STRMTG – DMF	relecture
M. Ludovic BRUN	STRMTG – DIR	relecture