



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*



STRMTG
SERVICE TECHNIQUE DES RONDONNETES ALÉAIREQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS



Bureau Nord- Ouest du STRMTG Département de la sécurité des transports guidés de la DRIEAT

Rapport d'activité 2023

Mai 2024



Rédacteurs

Véronique LATOUCHE BACHELARD (DRIEAT / STRMTG)

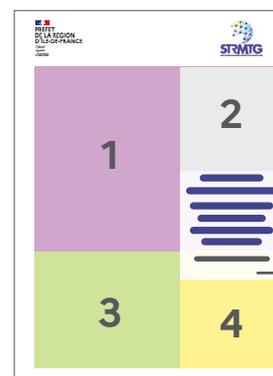
Luc WEINSTEIN (DRIEAT / STRMTG)

Rellecteur

Nathalie NOËL (DRIEAT / STRMTG)

Photos de la couverture

Photo	Légende	Crédit
1	Funiculaire du Havre (2021)	Matthias ADAM (STRMTG)
2	Cyclo-draisine de la vallée de la Juine (91) (2022)	Hugues Jardinier (STRMTG)
3	Ligne B du métro de Rennes (2022)	Arnaud Bouisou (TERRA)
4	Chemin de fer de la baie de Somme	Xavier Fromageau (STRMTG)



Sommaire

1	Introduction	4
2	Organisation et missions	5
2.1	Missions	5
2.2	Ressources humaines	7
2.2.1	Effectifs	7
2.2.2	Formations	8
2.3	Moyens de fonctionnement	8
2.4	Parc des systèmes contrôlés	9
2.5	Répartition de l'activité	11
2.6	Participation à la mise à jour de la réglementation, aux actions de formation et de communication	12
3	Évaluation de la sécurité avant la mise en exploitation	13
3.1	Rappel de la procédure STPG	13
3.2	Bilan global	14
3.3	Particularités et projets majeurs de 2023	15
4	Évaluation de la sécurité après la mise en exploitation	16
4.1	Instruire les dossiers et documents d'exploitation réglementaires	16
4.2	Caractériser et évaluer les modifications non substantielles	16
4.3	Suivre les contrôles périodiques et réglementaires	16
4.4	Traiter les événements	17
4.5	Mettre en œuvre les recommandations	17
4.6	Contrôler les installations et les exploitants	17
5	Conclusion	18
6	Annexes	20
	Annexe 1 : Liste des systèmes contrôlés par le DSTG de la DRIEAT-IF	20
	Annexe 2 : Liste des systèmes contrôlés par le BNO du STRMTG	21
	Annexe 3 : Acronymes	23

1 Introduction

Depuis le 1^{er} janvier 2011, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT Île-de-France) et le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) mutualisent leurs moyens afin de faire fonctionner une entité de contrôle commune dans le domaine de la sécurité des transports guidés et des remontées mécaniques. Cette entité est placée sous l'autorité des deux services, chacun en ce qui concerne ses compétences géographiques. Le Département de la Sécurité des Transports Guidés (DSTG) est la matérialisation de cette entité dans l'organigramme de la DRIEAT-IF ; le Bureau Nord-Ouest (BNO) l'équivalent dans celui du STRMTG.

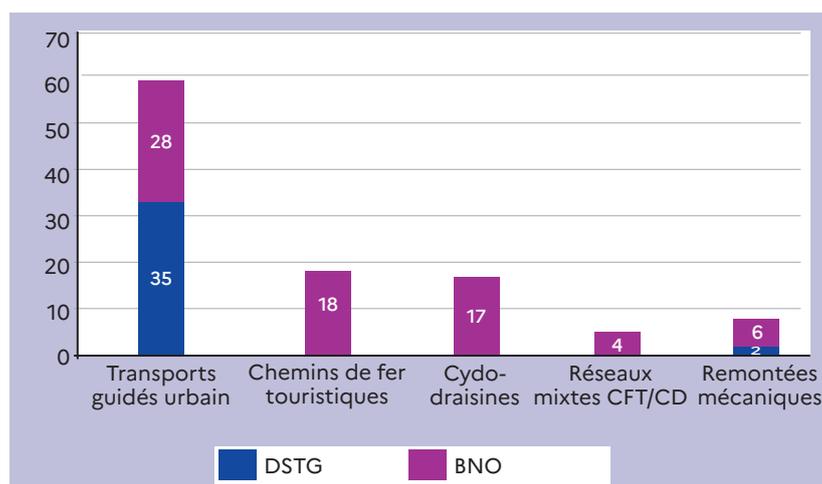
La zone d'action du BNO/DSTG s'étend géographiquement sur le quart Nord-Ouest de la France (cf chapitre 2.4 ci-après).

De nombreuses technologies de transports guidés sont présentes :

- les RER (RATP) ;
- les métros à conduite manuelle (RATP) ;
- les métros automatiques (lignes 1, 4 et 14 de la RATP, projets du Grand Paris, projet d'automatisation des lignes 6 et 13 de la RATP) ;
- les métros VAL (Lille, Orly, Rennes et Roissy) ;
- les tramways sur fer (Angers, Brest, Caen, Le Havre, Le Mans, Lille, Nantes, Orléans, Reims, Rouen, Tours, Valenciennes et Île-de-France) ;
- les tramways sur pneus (lignes RATP) ;
- les trams-trains (T13 et T12 (mis en service en 2023) et autres projets franciliens ou de la Réunion) ;
- les funiculaires (Montmartre, Le Havre et Penly) ;
- les téléphériques (Brest, Zooparc de Beauval, projet Câble 1 de Créteil) ;
- les téléskis à perches débrayables et à perches fixes (Nœux-les-Mines) ;
- les chemins de fer touristiques diesel, à vapeur ou électriques (Chemin de fer « Bon Repos » dans les Côtes-d'Armor, Chemin de fer de la Baie de Somme, Chemin de fer de la Vendée...) ;
- les cyclo-draisines (Vélorail du Pont du Coudray, Rando-Rail du Pays de Lumbres...).

En 2023, le champ de compétence du BNO/DSTG couvre 110 systèmes en exploitation.

Nature des lignes existantes en 2023



T10 Île-de-France



Photo : Marine PAULAI (STRMTG)

T12 Île-de-France



Photo : Amélie-May LUPINSKI (STRMTG)

Pour rappel, en 2022 le BNO/DSTG contrôlait 106 systèmes de transports. En 2023, 4 nouveaux réseaux ont été mis en service à savoir :

- Les lignes B et C du réseau du tramway de l'agglomération d'Angers ;
- la ligne 10 du tramway d'Île-de-France entre les stations Croix-de-Berny à Antony et Jardin Parisien à Clamart ;
- La ligne 12 express du tramway d'Île-de-France aussi nommé Tram-Train Massy – Évry Courcouronnes.

2 Organisation et missions

2.1 Missions

L'ordonnancement juridique et réglementaire relatif à la sécurité des systèmes de transports publics guidés (Code des transports, décret n°2017-440 du 30 mars 2017 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret « STPG »), ses arrêtés et circulaires d'application) affirme clairement le rôle des préfets dans le contrôle de ces systèmes – préfet de région pour les transports guidés urbains de l'Île-de-France, préfets de département pour l'ensemble des autres systèmes.

Pour porter ces missions, les services instructeurs des préfets s'appuient sur les bureaux du STRMTG en province et sur le DSTG de la DRIEAT en Île-de-France.

En Île-de-France, le service instructeur du préfet est le Service de la Politique des Transports (SPoT) de la DRIEAT.

Le BNO/DSTG, en tant qu'entité de contrôle et d'appui technique des préfets, effectue les trois missions suivantes :

a) évaluation de la sécurité avant la mise en exploitation.

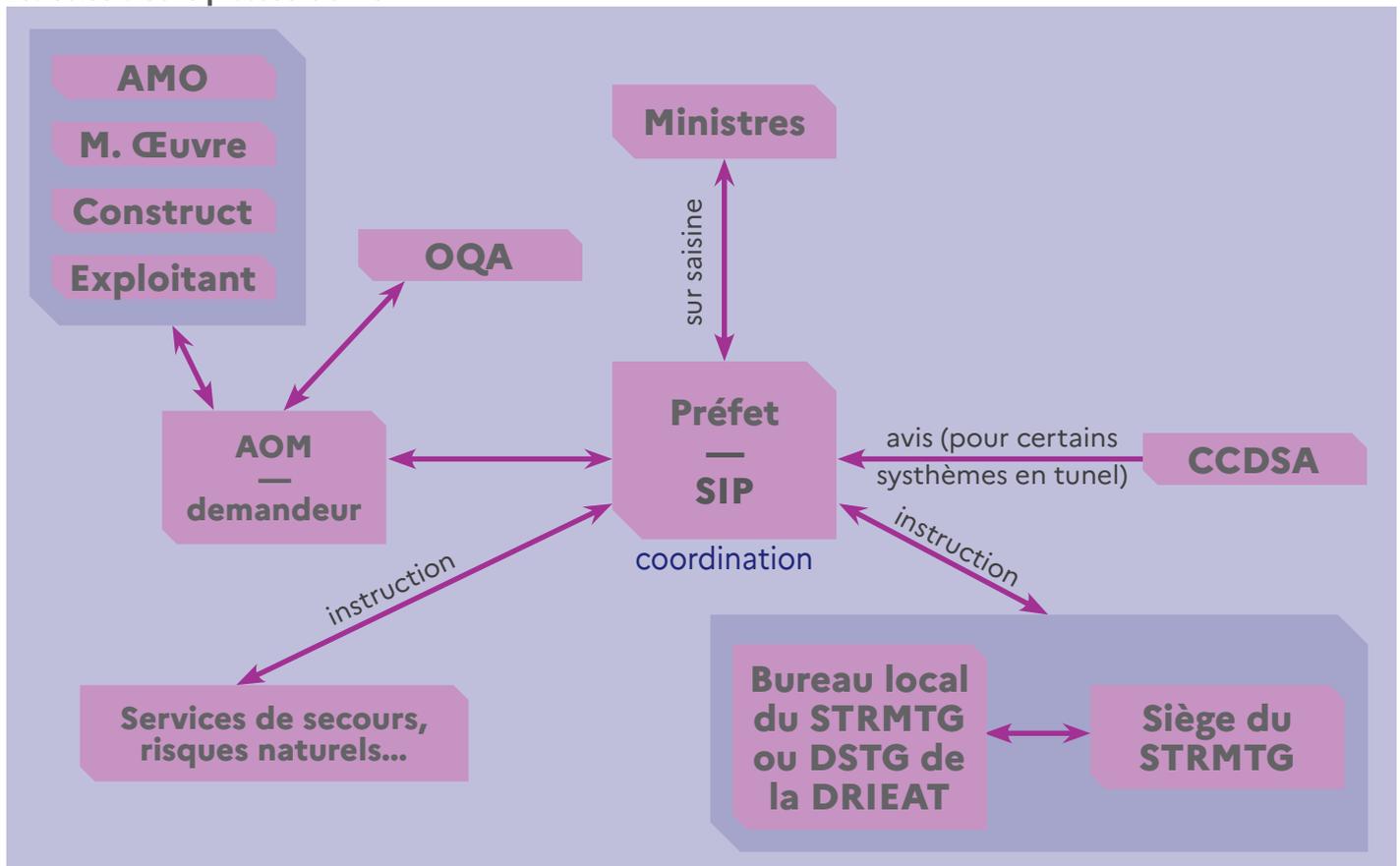
Cela concerne aussi bien la création de nouvelles lignes que la modification de systèmes de transport existants.

Le BNO/DSTG rend un avis technique au service instructeur du préfet sur les dossiers réglementaires prévus aux différentes phases de la procédure (durant les études, avant le démarrage des travaux, avant la réalisation de certains essais, avant la mise en exploitation), afin que le préfet puisse prendre les actes administratifs correspondants (avis sur le projet, autorisation d'engager les travaux, autorisation de réaliser certains essais, autorisation de mise en exploitation). Le service instructeur du préfet assure pour ce faire la coordination de différents services qui contribuent à la construction des actes administratifs.

Cette activité est précisée au [chapitre 3](#).

Le schéma ci-après précise la place des différents acteurs intervenant durant ces phases d'instruction.

Les acteurs de la procédure STPG



b) évaluation de la sécurité après la mise en exploitation.

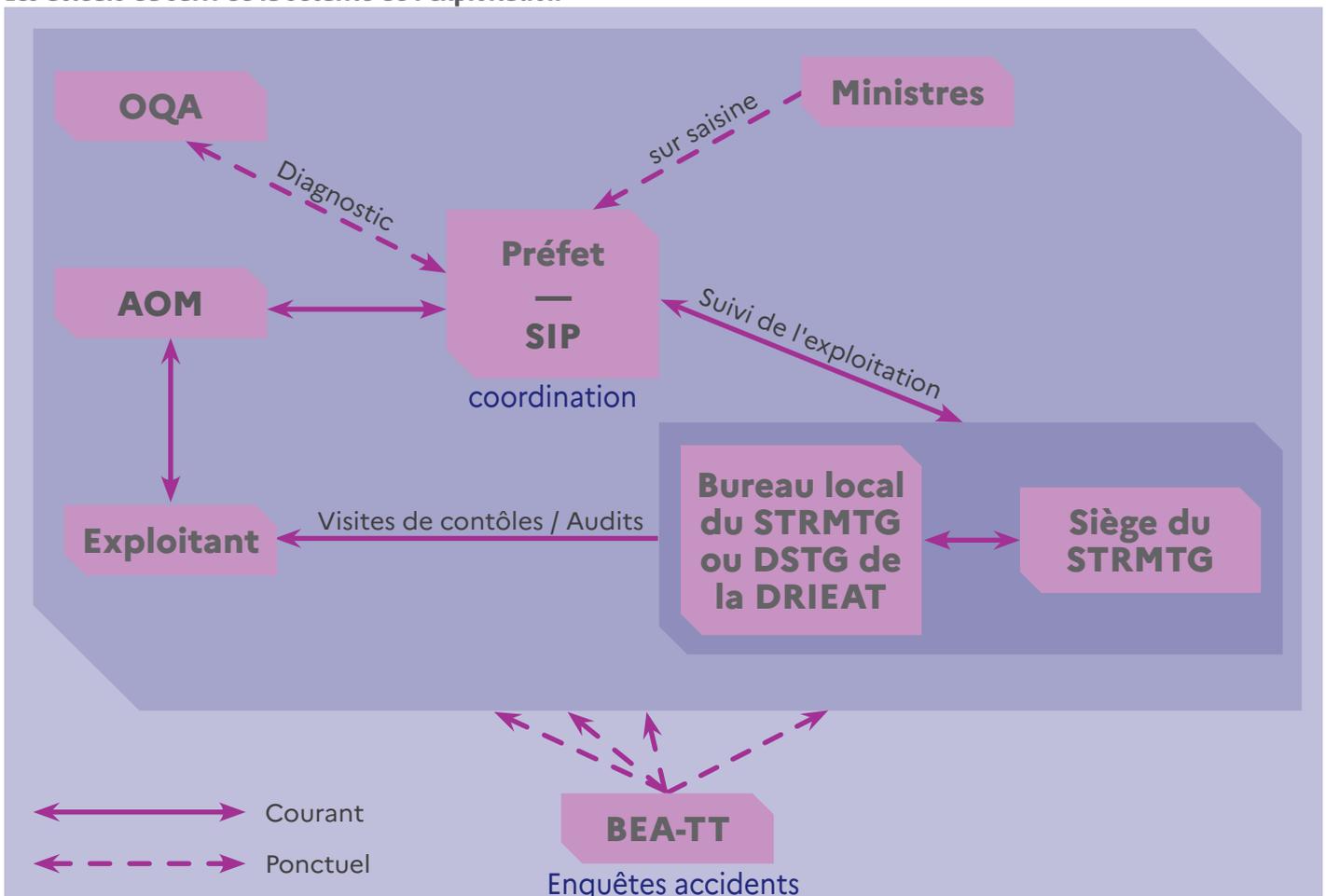
Le BNO/DSTG s'assure du maintien dans le temps du niveau de sécurité des systèmes de transport.

Cela se traduit par des réunions périodiques de suivi de l'exploitation, des avis sur les projets de modifications du système, le suivi des événements, des audits des exploitants sur différentes thématiques, des observations de conduite dans les tramways ou des visites de contrôle des chemins de fers touristiques et des cyclo-draisines (CFT/CD).

Cette activité est précisée au [chapitre 4](#).

Le schéma ci-après précise la place des différents acteurs intervenant en phase exploitation.

Les acteurs du suivi de la sécurité de l'exploitation



c) contribution à la production de la réglementation et des référentiels du STRMTG.

Le BNO/DSTG participe aux groupes de travail internes du STRMTG ou élargis à la profession pour faire évoluer la réglementation et les référentiels.

Pour réaliser ces missions, le BNO/DSTG s'appuie sur les départements techniques et les chargés de mission du siège du STRMTG.

En 2023, 48 saisines officielles du siège du STRMTG ont été réalisées dont une vingtaine spécifique au matériel roulant.

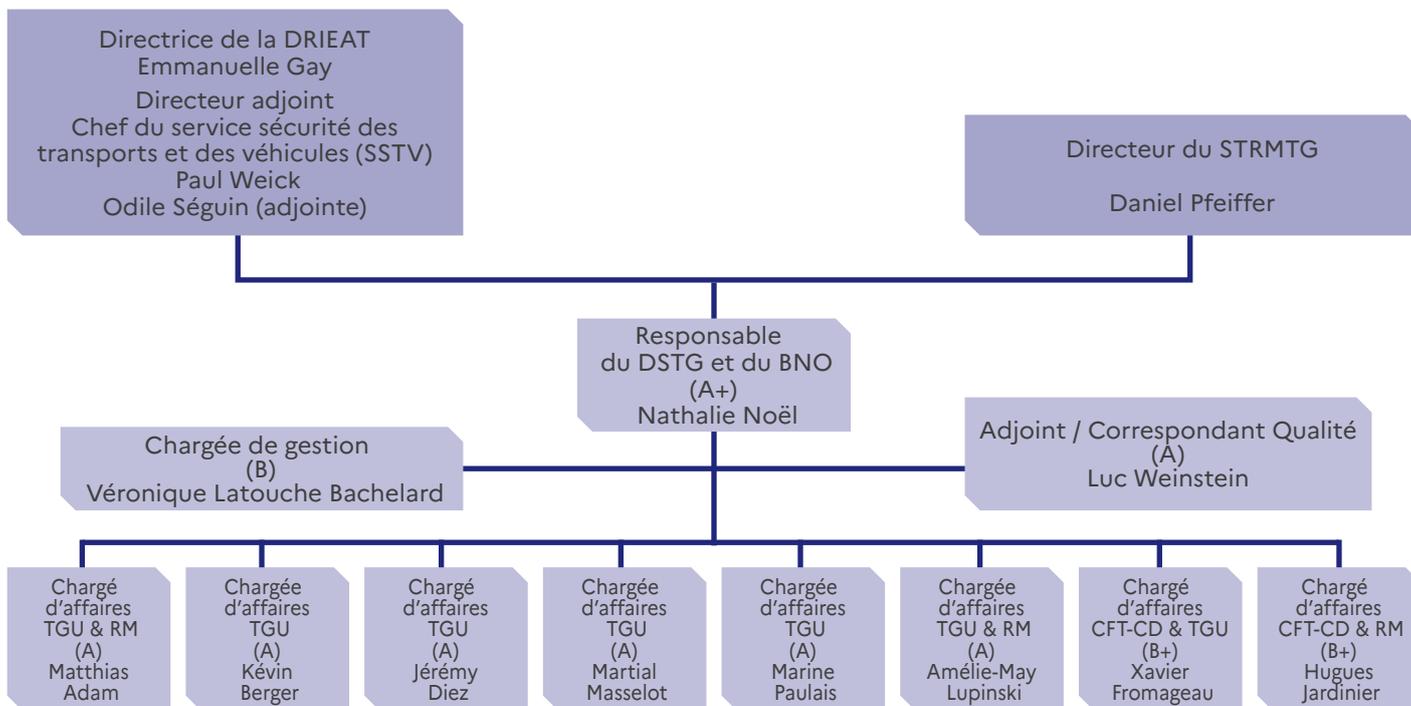
Le nombre de saisines est en augmentation d'une année sur l'autre (36 recensées en 2022 et 29 recensées en 2021).

2.2 Ressources humaines

2.2.1 Effectifs

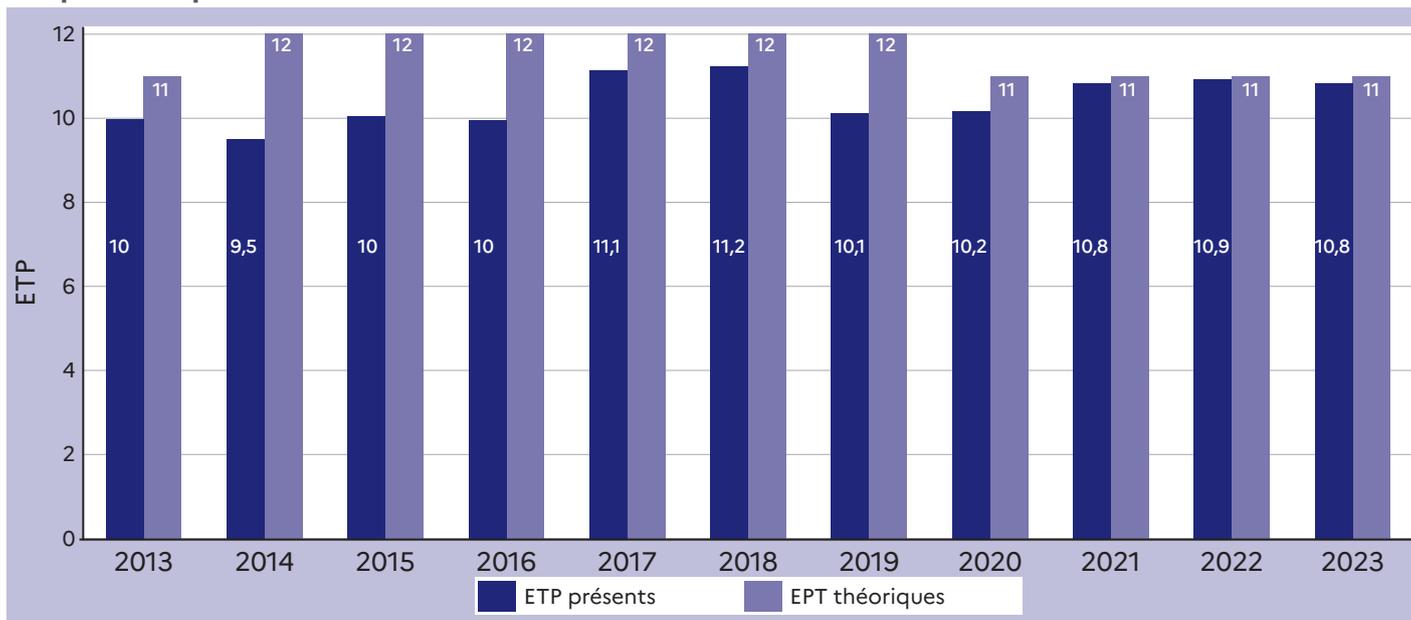
Depuis début 2020, le BNO/DSTG dispose d'un effectif de 11 Équivalents Temps Plein (ETP) (1 A+, 7 A et 3 BB+), 6 de ces ETP sont apportés par le STRMTG (1 A+, 3 A, 2 B+), 5 par la DRIEAT-IF (4 A, 1 B).

L'organigramme suivant présente de manière synthétique l'organisation au 1^{er} janvier 2024.



Le graphique suivant présente le taux d'occupation des postes depuis 2013. Ce taux d'occupation prend en compte les congés longs (formation, maternité, longue maladie...).

Occupation des postes



Sur l'année 2023, sur 11 ETP théoriques, le taux d'ETP travaillés (ETPT) est de 10,83. Les 0,17 ETP restants correspondent à un poste temporairement vacant (2 mois).

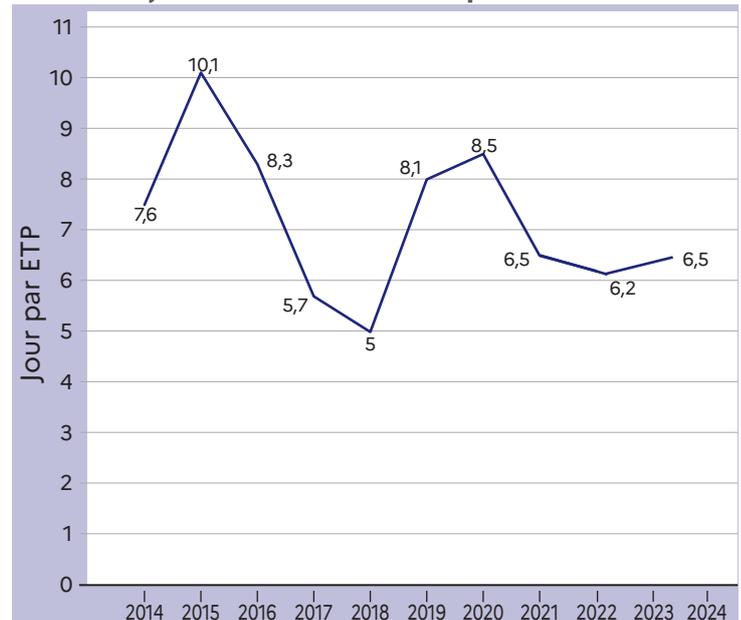
Le DSTG/BNO a accueilli début décembre une nouvelle responsable.

2.2.2 Formations

En 2023, les agents du BNO/DSTG ont suivi 70 jours de formation soit une moyenne de 6,5 jours par ETP présent. Ce total est similaire à celui de l'année 2022 (6,2 jours).

En parallèle, les agents du BNO/DSTG les plus expérimentés ont donné 4 jours de formation (mini formations internes à l'attention des nouveaux arrivants, formation annuelle dispensée aux agents des Services Instructeurs des Préfets (SIP)).

Nombre de jours de formation annuel par ETP



2.3 Moyens de fonctionnement

Le BNO/DSTG est hébergé par la DRIEAT Île-de-France.

Le budget de fonctionnement prévisionnel est établi conjointement chaque année avant le dialogue de gestion.

Il comprend principalement :

- un poste relatif aux dépenses du bureau pour ce qui concerne l'hébergement, le nettoyage des locaux, l'équipement courant (informatique et équipements de protection individuelle), l'utilisation du pool de véhicules de la DRIEAT-IF.
Ce poste est calculé sur la base d'un ratio forfaitaire qui s'élève à 2 300€ par ETP STRMTG pourvu ;
- un poste déplacement (transports et nuitées des agents).

Le STRMTG contribue à hauteur de l'activité réalisée pour son compte.

Les crédits alloués au BNO/DSTG, y compris la contribution du STRMTG, sont délégués au secrétariat général de la DRIEAT-IF qui en fait le suivi.

En 2023 les crédits délégués au BNO/DSTG sur le domaine fonctionnel 0203-47-02, s'élevaient à 43 700€. Cette enveloppe est stable d'une année sur l'autre (43 761 € en 2022 et 41 935€ en 2021).

Sur cette enveloppe, la part relative aux frais de déplacements du BNO/DSTG s'est élevée à 36 462,68€ (DRIEAT IF 9 872,56€ + STRMTG 26 590,12€) en 2023, contre :

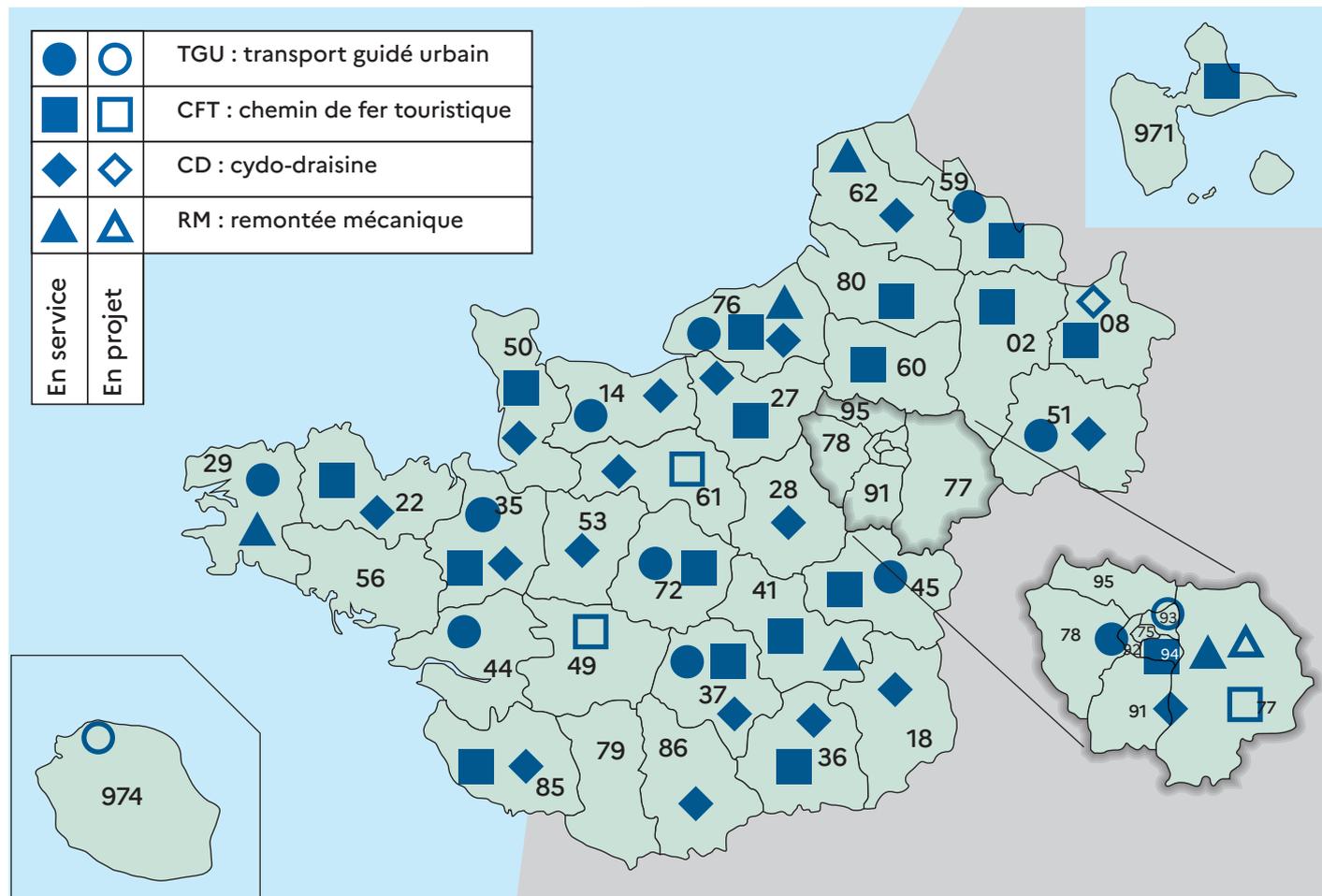
- 36 692,39€ (DRIEAT-IF 4 701,82€ + STRMTG 31 990,57€) en 2022 ;
- 31 555,11€ (DRIEAT-IF 3 982,68€ + STRMTG 27 572,43€) en 2021.

L'achat des cartes d'abonnement SNCF est supporté par le STRMTG.

2.4 Parc des systèmes contrôlés

La zone d'intervention du BNO/DSTG correspond au grand quart Nord-Ouest de la France et couvre 39 départements, dont 37 métropolitains et 2 ultramarins (Guadeloupe et La Réunion).

Zone d'intervention

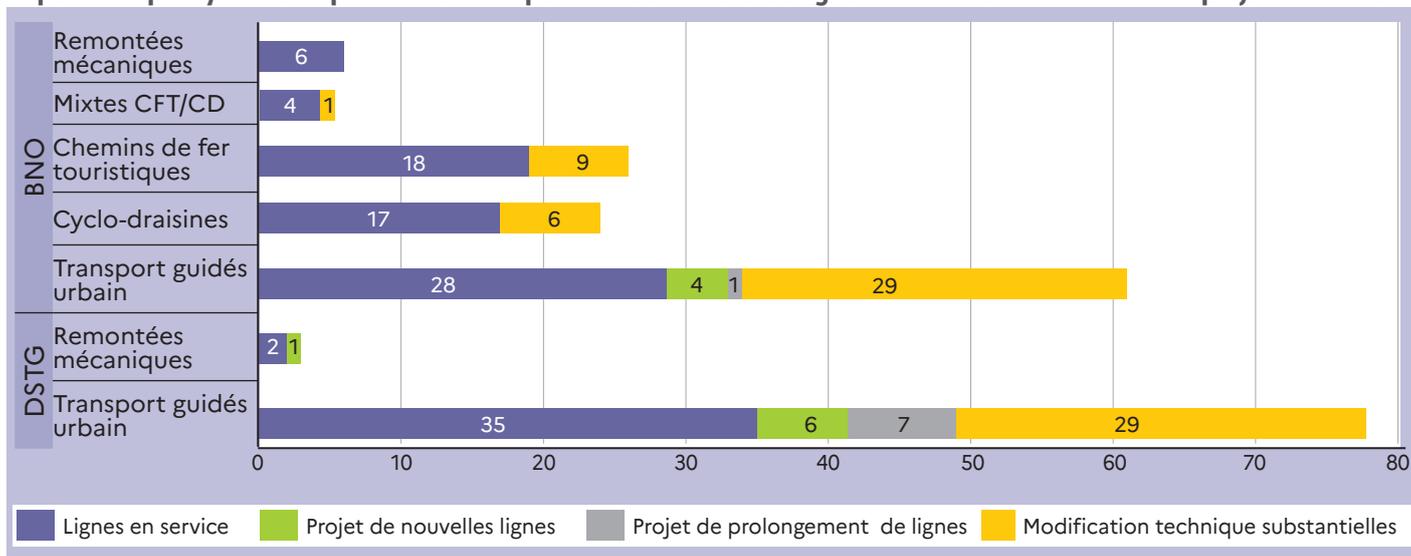


L'activité du BNO/DSTG a couvert en 2023 :

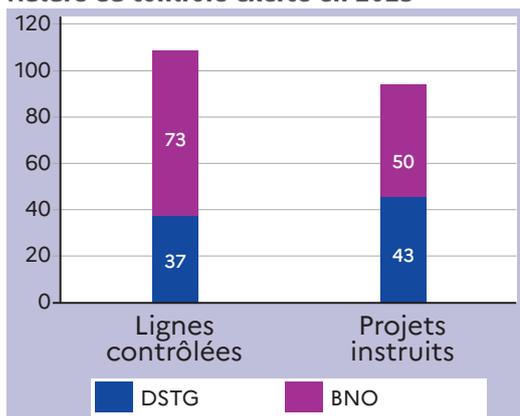
- 110 lignes existantes et contrôlées tout au long de l'année (37 en IDF, 73 en province) ;
- 2 lignes en province mises en service en juillet ;
- 2 lignes en Ile-de-France mises en service en juin et en décembre ;
- 11 projets de nouvelles lignes à des stades d'instruction variés (7 en IDF, 4 en province) ;
- 8 projets de prolongation de lignes existantes (7 en Île-de-France, 1 en province);
- 74 projets de modifications substantielles dont 29 en Île-de-France.

Le diagramme ci-dessous présente la répartition, par système et par zone de compétence, du nombre de lignes en service contrôlées en 2023 et de projets (nouvelles lignes, prolongements, modifications substantielles) pour lesquels un dossier a été instruit en 2023.

Répartition par système et par zone de compétence du nombre de lignes en service contrôlées et de projets en 2023

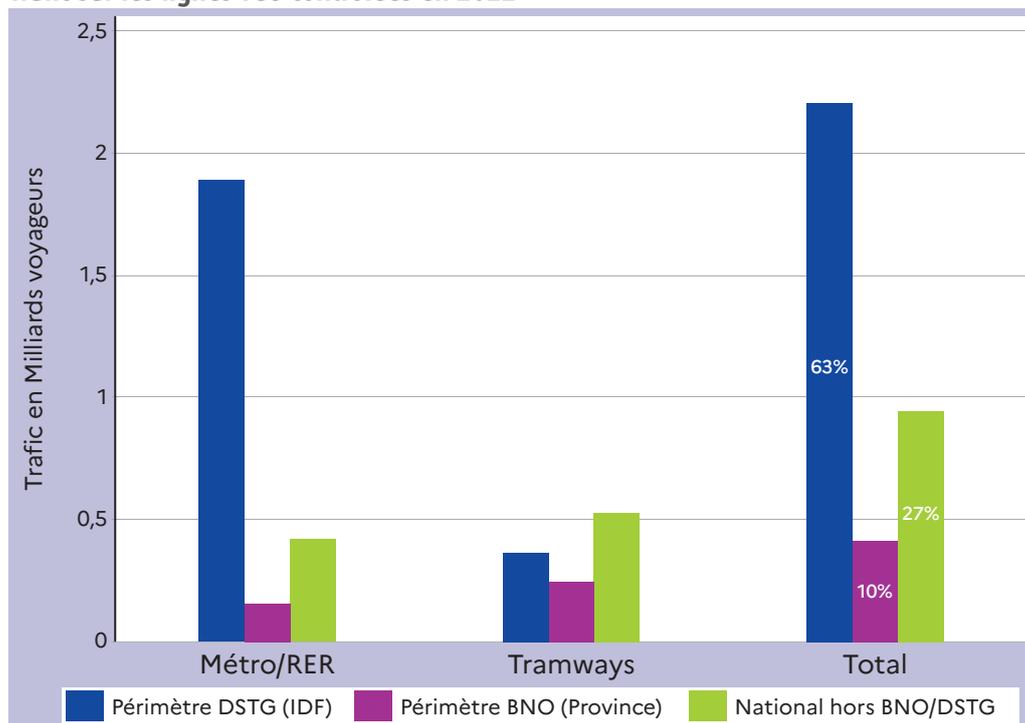


Nature du contrôle exercé en 2023



Trafic sur les lignes TGU contrôlées en 2022

Les lignes de transport guidé urbain contrôlées par le BNO/DSTG représentent plus de la moitié des lignes exploitées au niveau national. En 2022, environ 2,5 milliards de passagers ont été transportés dans des lignes contrôlées par le BNO/DSTG soit 73 % du total national.



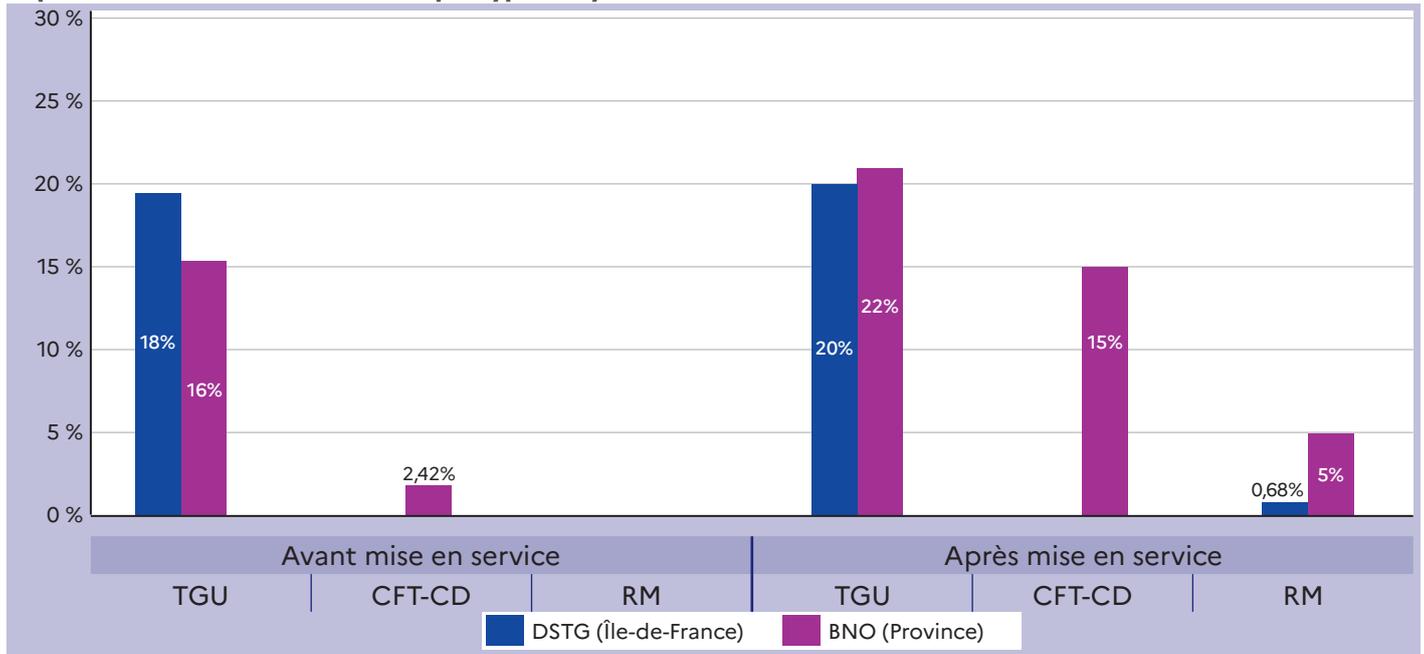
2.5 Répartition de l'activité

En 2023, 40% de l'activité globale (contrôle avant et après mise en service, participation aux groupes de travail, support et formation) a été effectuée pour le compte de la DRIEAT-IF, 60% pour celui du STRMTG.

La répartition de l'activité entre le BNO et le DSTG est représentative des ETP apportés par chaque service (pour rappel 6 STRMTG, 5 DRIEAT-IF).

Le graphique suivant présente la répartition de l'activité de contrôle par type de systèmes en 2023.

Répartition de l'activité de contrôle par type de système



2.6 Participation à la mise à jour de la réglementation, aux actions de formation et de communication

Comme les années précédentes, le BNO/DSTG a participé avec le siège du STRMTG à l'amélioration continue des référentiels et de la réglementation.

Comme chaque année, le BNO/DSTG a contribué à la relecture pour des créations ou des mises à jour de plusieurs fiches ou guides à destination de la profession, ou de documents d'instruction entrant dans la base documentaire du Système de Management de la Qualité (SMQ) du STRMTG.

En 2023, le BNO/DSTG a participé aux journées des chargés d'affaires tramway, métro et CFT/CD mais aussi aux instances ouvertes à la profession comme le groupe de travail inter véhicule automatique léger (GT inter VAL), la journée des organismes qualifiés et agréés insertion urbaine (OQA IU), le GT retour d'expérience métro ou tramway, et enfin, aux grands évènements comme le congrès de l'Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées (UNECTO), le congrès vélo-rail de France et la journée d'échange tramway avec la profession à Lyon. La traçabilité de la prise en compte des remarques formulées est satisfaisante.

En termes de formation externe, une chargée d'affaires TGU et un chargé d'affaires CFT/CD du BNO/DSTG ont contribué avec le siège du STRMTG à la formation annuelle des agents des Services Instructeurs des Préfets (SIP).

3 Évaluation de la sécurité avant la mise en exploitation

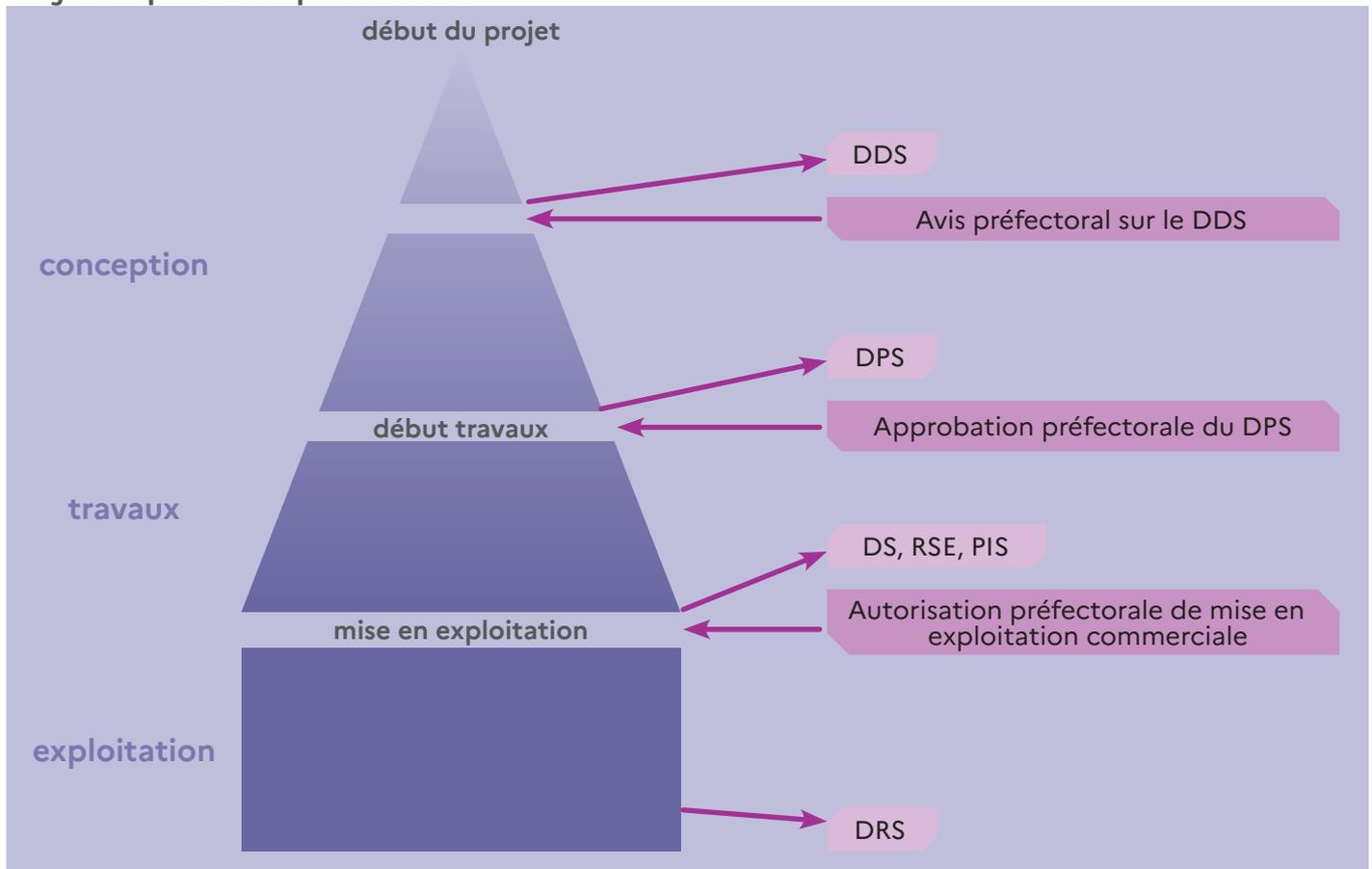
3.1 Rappel de la procédure STPG

Pour mémoire, l'activité de contrôle avant la mise en exploitation (de nouvelles lignes ou de modifications substantielles de systèmes de transport existants) se traduit de manière générale par l'instruction de dossiers aux trois étapes clés du projet :

- le dossier de définition de sécurité (DDS) à l'issue des études préalables et dans un nombre restreint de cas (création, prolongement ou automatisation de ligne) ;
- le dossier préliminaire de sécurité (DPS) avant l'engagement des travaux¹ ;
- le dossier de sécurité (DS), le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) et le plan d'intervention et de sécurité (PIS) avant la mise en exploitation commerciale².

Il convient d'ajouter à ces dossiers, l'instruction des dossiers d'autorisation des tests et essais (DAE) lorsque ces essais présentent un risque pour la sécurité des tiers ou des utilisateurs du système. En outre, dans la mesure où les projets s'échelonnent souvent sur plusieurs années, le BNO/DSTG peut instruire entre l'engagement des travaux et la mise en exploitation des dossiers dits « jalons » (DJS) non prévus par la réglementation, mais qui permettent de préciser certains points encore au stade « avant-projet » dans les DPS ou d'anticiper des difficultés susceptibles d'apparaître au stade du dossier de sécurité.

Les grandes phases de la procédure STPG



¹ Le DPS est remplacé par un dossier de conception de la sécurité (DCS) pour les projets concernant exclusivement les véhicules.

² Le DS peut être complété, si le préfet l'estime nécessaire, par un dossier de récolement de sécurité (DRS) à produire au plus tard un an après la mise en service.

L'ensemble des dossiers de sécurité est instruit selon des délais fixés par le décret « STPG ». Afin de contribuer au respect des délais réglementaires, le STRMTG se fixe un seuil d'alerte (80 % du délai réglementaire), afin de laisser le temps aux SIP d'agrèger les avis en provenance des différents services, ou afin de se coordonner en cas de rendu tardif. Il n'y a pas d'autorisation tacite pour les dossiers de sécurité.

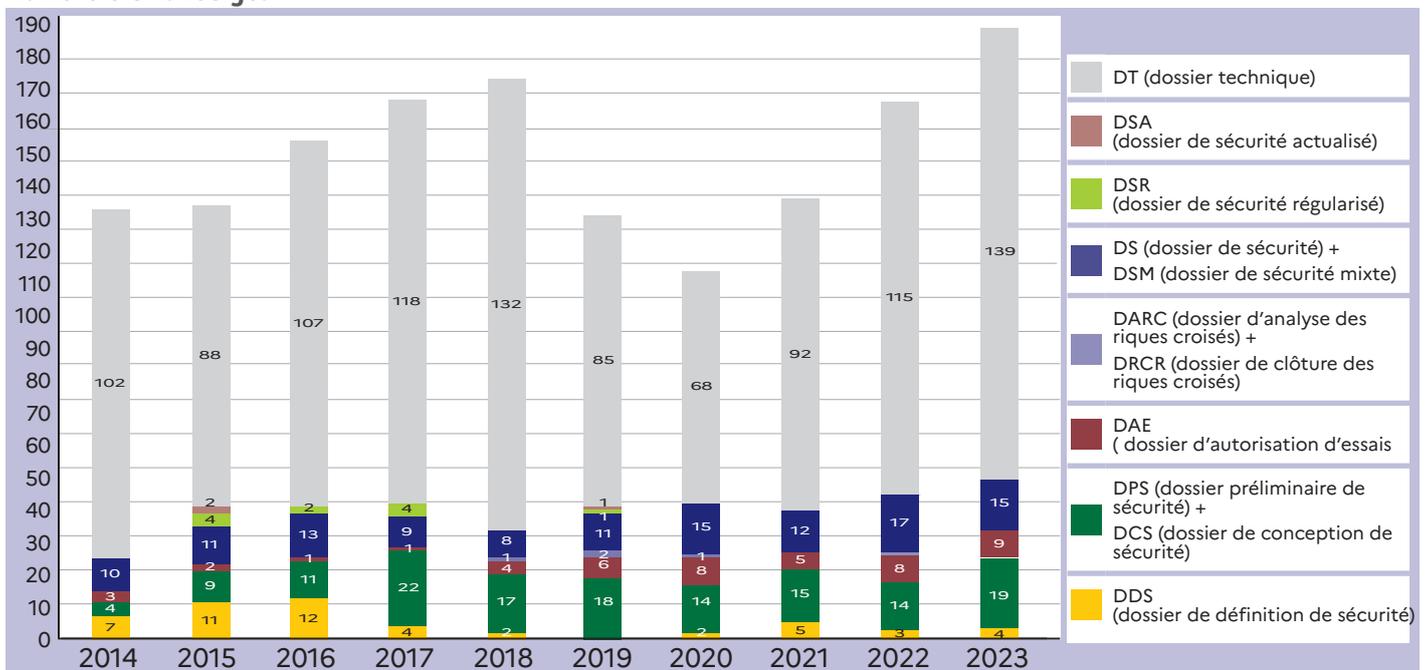
En 2023, les objectifs concernant les délais internes (80 %) ont globalement été tenus pour les dossiers réglementaires. Les quelques dépassements du délai interne sont principalement liés à des transmissions tardives de documents qui n'ont pas permis de tenir les échéances.

Lorsque le seuil d'alerte de 80 % est dépassé, une information est systématiquement faite auprès des SIP pour qu'ils puissent s'organiser dans le cadre de la rédaction finale de leurs avis / arrêtés.

3.2 Bilan global

Le tableau suivant recense le nombre de dossiers traités (pour lesquels un avis BNO/DSTG a été émis) par année depuis 2014. Les dossiers techniques regroupent les dossiers réglementaires hors procédure « classique » (révision de RSE, RPE, dossier de classement de PN) et les dossiers non réglementaires faisant l'objet d'un avis (modifications non substantielles...).

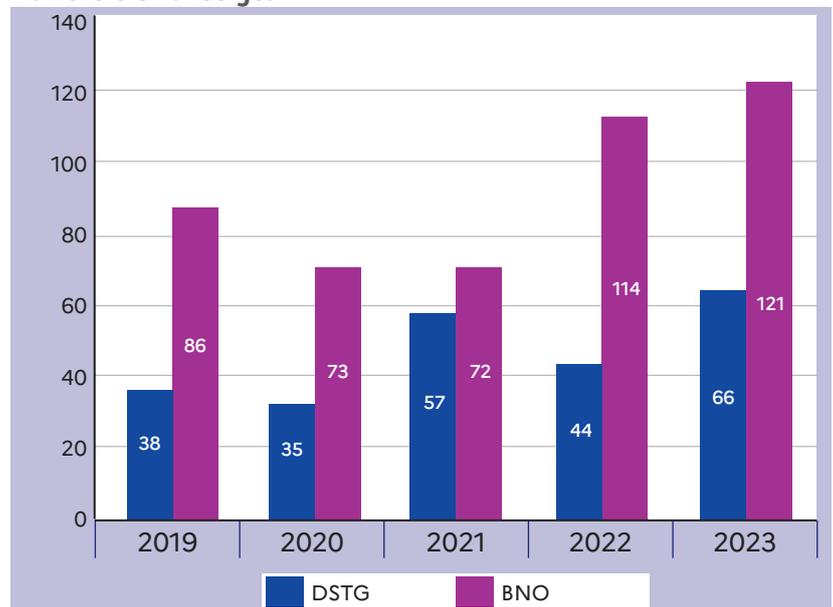
Nombre d'avis rédigés



Le nombre total de dossiers pour lesquels les avis ou arrêtés préfectoraux ont été rendus courant 2023 (187 dossiers) est en hausse par rapport à l'année 2022 (158 dossiers). Ceci est dû, d'une part à l'augmentation du nombre de dossiers déposés (régulière depuis 2020) et d'autre part à l'obligation de mise à jour des RSE afin d'intégrer la mise en oeuvre de l'arrêté du 20 février 2023 relatif à la restriction de l'usage d'appareils mobiles pour certains personnels des systèmes de transport public guidé et des remontées mécaniques.

Le graphique suivant présente la répartition du nombre de dossiers traités entre le périmètre du DSTG et celui du BNO depuis 2019.

Nombre d'avis rédigés



3.3 Particularités et projets majeurs de 2023

Les dossiers significatifs suivis en 2023 sont listés ci-après.

En Île-de-France :

- mise en service de la ligne 10 du tramway d'Île-de-France entre les stations Croix-de-Berny à Antony et Jardin Parisien à Clamart ;
- mise en service de la ligne 12 express du tramway d'Île-de-France aussi nommé Tram-Train Massy – Évry Courcouronnes ;
- adaptation progressive des lignes de métro parisiennes concernées au nouveau matériel roulant MF 19 ;
- réalisation du projet innovant urbanloop à Saint-Quentin-en-Yvelines qui accueillera notamment les épreuves olympiques et paralympiques de cyclisme sur piste ;
- préparation du prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-Bois-Perrier et de la ligne 14 jusqu'à Orly au sud et St-Denis Pleyel au nord, dont les mises en service sont prévues pour les jeux olympiques et paralympiques 2024 ;
- préparation du prolongement du T3O à la porte Dauphine ;
- suivi des travaux du câble 1 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges.

Urbanloop Saint-Quentin-en-Yvelines



Photo : Marine PAULAIS (STRMTG)

En province :

- mise en service des lignes B et C de l'agglomération d'Angers ;
- extension du réseau du tramway de Brest ;
- extension et refonte du réseau de tramway de Caen ;
- extension du réseau de tramway de Tours ;
- extension du réseau de tramway de Nantes ;

Ligne B Angers



Photo : Mathias ADAM (STRMTG)

4 Évaluation de la sécurité après la mise en exploitation

4.1 Instruire les dossiers et documents d'exploitation réglementaires

Le BNO/DSTG a donné 38 avis sur des modifications de règlements de sécurité de l'exploitation (RSE) qui ont été approuvés par arrêtés préfectoraux :

- 16 en Île-de-France ;
- 20 en province dont 2 pour des CFT.

Le BNO/DSTG a également rendu 2 avis sur des RSE CD mais ceux-ci n'ont pas à être approuvés par arrêté préfectoral puisque dans ce domaine, les RSE ne sont pour l'instant transmis au préfet que pour information.

Pour rappel, le nombre de RSE instruits en 2022 était de 10.

4.2 Caractériser et évaluer les modifications non substantielles

Le BNO/DSTG a donné 63 avis dont 8 en Île-de-France sur des dossiers techniques afin de caractériser la substantialité de modifications. Le nombre d'avis émis en 2023 est inférieur à celui de 2022 (79 avis dont 8 en Île-de-France) mais sa répartition est la même entre l'Île-de-France et la province.

D'autres modifications non substantielles sont traitées directement en réunions périodiques de suivi de la sécurité de l'exploitation, ou lors de réunions spécifiques pour la RATP (compte tenu du volume important de modifications réalisées tous les ans), et ne sont pas comptabilisées.

En Île-de-France, des échanges entre Île-de-France Mobilité (IDFM), le SPoT et le DSTG ont eu lieu pour s'accorder sur le traitement des modifications avec convergence sur le fait que la qualification du caractère substantiel d'une modification relève d'une responsabilité de l'Autorité Organisatrice / exploitant / Gestionnaire.

4.3 Suivre les contrôles périodiques et réglementaires

En 2023, le BNO/DSTG a participé à cinq inspections annuelles (Funiculaires de Montmartre 1, de Montmartre 2 et du Havre, les télécabines de Beauval et le téléphérique de Brest).

4.4 Traiter les événements

En 2023, 58 événements ont fait l'objet d'une analyse par le BNO/DSTG (pour 38 en 2022), dont 55 ont fait l'objet d'un rapport circonstancié (accident grave). Deux ont fait l'objet d'une ouverture d'enquête par le BEA-TT. Il s'agit de l'accident de personne mortel survenu le 22 avril 2023 à la station Bel-Air de la ligne 6 du métro parisien et de l'entraînement voyageur mortel survenu sur la ligne B du RER en date du 14 septembre 2023.

Un avis formel concernant une collision avec une trottinette survenue sur le réseau du tramway d'Orléans le 6 juillet 2023 a été produit.

Le nombre très faible d'avis formels est à mettre en lien avec une réflexion interne menée depuis déjà quelques années ciblant la rédaction de ces avis aux événements le nécessitant. Par ailleurs, la mise en œuvre des plans d'actions consécutifs à des événements notables est systématiquement suivie en réunion de suivi de la sécurité de l'exploitation.

En 2023, le BNO/DSTG a consacré un peu plus de 5 % de son temps à la connaissance des systèmes et l'analyse des événements (processus OP 04).

4.5 Mettre en œuvre les recommandations

En 2023, le BNO/DSTG a suivi la mise en œuvre de deux recommandations émanant du siège du STRMTG :

- une concerne les exploitants tramway au sujet des boucles isolantes Galland ;
- une autre est à destination des exploitants des chemins de fer touristiques et concerne le freinage d'immobilisation.

D'autres recommandations, quasi-recommandations ou enquêtes nationales diverses émises avant 2023 font également l'objet d'un suivi par le BNO/DSTG jusqu'à leur complète mise en œuvre/réalisation par les exploitants.

4.6 Contrôler les installations et les exploitants

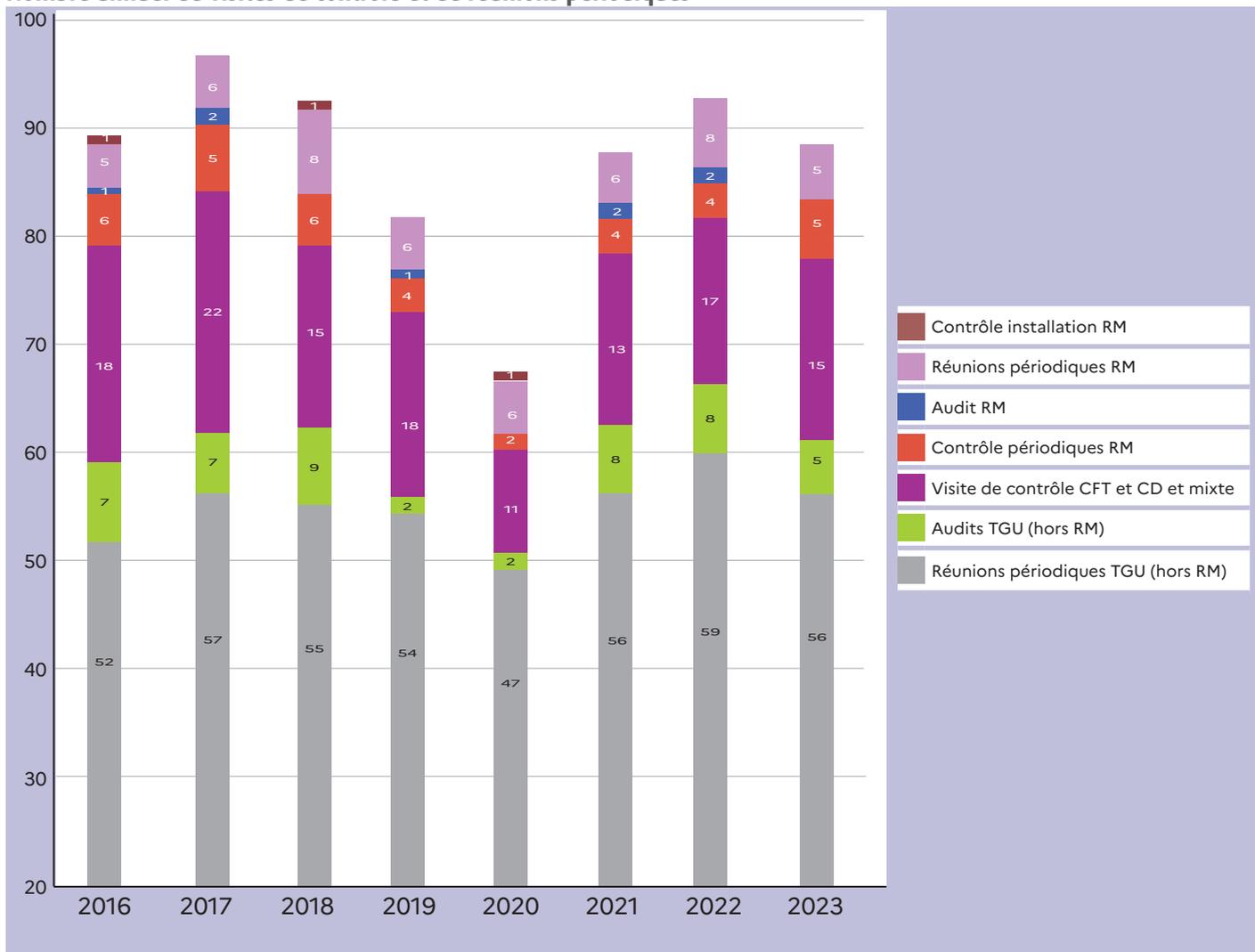
Le BNO/DSTG a effectué en 2023, 61 réunions périodiques de suivi de la sécurité de l'exploitation (56 en TGU et 5 en RM). Le nombre de réunions est similaire à celui de 2022 (67).

Cinq audits de transports guidés ont pu être menés (4 TGU et 1 RM) :

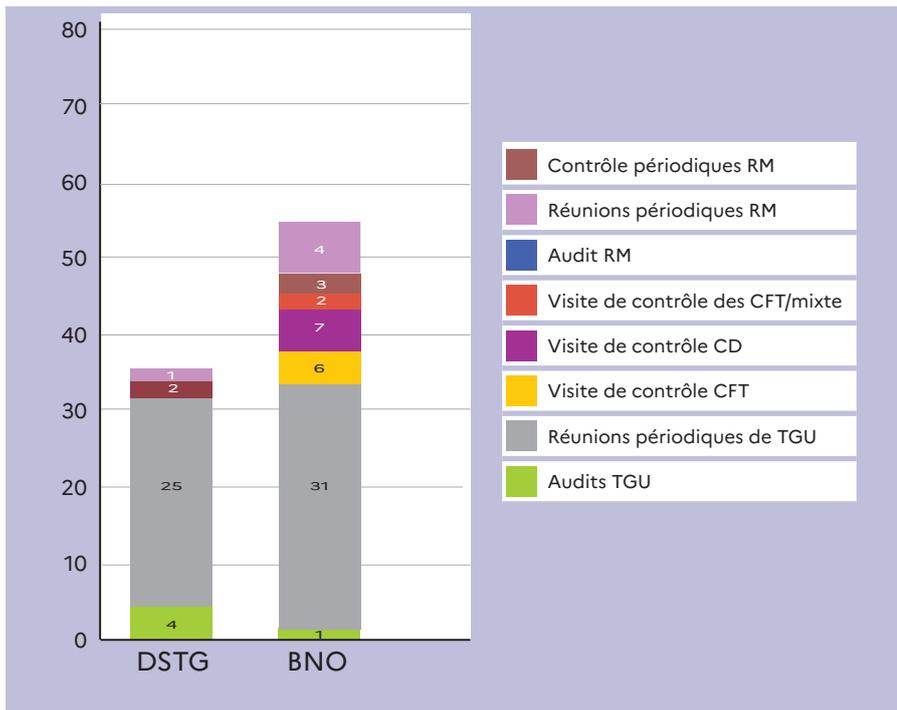
- 4 en Île-de-France : ligne 4 du métro parisien, lignes 1 et 9 du tramway d'Île-de-France et Orlyval ;
- 1 en province : tramway de Valenciennes.

En 2023, le BNO a effectué 15 contrôles de CFT/CD, contre 17 en 2022.

Nombre annuel de visites de contrôle et de réunions périodiques



Nombre annuel de visites de contrôle et de réunions périodiques en 2023



5 Conclusion

Le plan de charge en 2023 a été soutenu tant en termes d'instruction de dossiers réglementaires que de modifications. En Île-de-France, l'équipe de chargés d'affaires affectée au métro a atteint quatre agents pour traiter le flux de dossiers associés. La tendance pour les années à venir est une augmentation du nombre de dossiers à instruire, en lien avec plusieurs projets à enjeux en Île-de-France : projets qui entrent en service en 2024 (prolongement des lignes 11 et 14 du métro et du T3) puis nouvelles lignes du Grand Paris Express ainsi que le renouvellement à venir de la majeure partie du matériel roulant non pneumatique du réseau historique. Des prolongements de lignes de tramway franciliennes sont à l'étude ou en projet. Hors Île-de-France, de nombreux réseaux poursuivent leurs projets d'extension, le plus important étant Nantes, et le renouvellement de matériel roulant tram ou métro qui est aussi amené à se poursuivre.

Le programme d'audit en 2023 a été un peu moins chargé que celui des années 2021 et 2022. Les chargés d'affaires ont continué à monter en compétence, permettant au bureau de disposer en 2023 de plusieurs pilotes et auditeurs. Le plan de charge prévisionnel reste important en 2023, avec notamment :

Le plan de charge prévisionnel reste important en 2024, avec notamment :

- pour l'Île-de-France :
 - lancement des travaux de la phase 2 de la ligne de tramway T13 express entre Saint-Germain-en-Laye et Achères ;
 - acquisition de nouvelles rames sur le T1 ;
 - dossier de sécurité régularisé de la ligne T4,
 - prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny Bois-Perrier (DS) et mise en service au printemps, pour les jeux olympiques et paralympiques 2024 ;
 - prolongement de la L14 du métro jusqu'à Orly au Sud et Pleyel au Nord en vue de la mise en service début juin pour les jeux olympiques et paralympiques 2024 ;
 - GPE L15/16/17 et L18 : divers dossiers automatismes ou matériel roulant ;
 - mise en service du projet innovant Urbanloop à Saint-Quentin-en-Yvelines pour les jeux olympiques et paralympiques 2024 ;
 - dossiers du RER B : le nouveau matériel MI20 et l'automatisme NexTEO ;
 - prolongement du T1 à Val de Fontenay ;

- mise en service du prolongement du T3O (nord) jusqu'à la porte Dauphine ;
- avancement du projet de Câble 1 premier téléphérique d'Île-de-France reliant Créteil à Villeneuve-Saint-George (94).

Câble 1



Photo : Matthias ADAM (STRMTG)

- pour la province :
 - dossier de sécurité régularisé des lignes B et C du tramway Angers ;
 - poursuite de l'instruction du projet de la ligne 2 du tramway de Brest ;
 - projet de nouvelles lignes de tramway à Caen ;
 - renouvellement des rames de tramway à Lille ;
 - poursuite de l'instruction du projet d'extension du réseau de tramway au Havre ;
 - mise en service des nouvelles rames de tramway à Nantes et adaptation des infrastructures à ces nouvelles rames ;
 - extension du réseau de tramway de Nantes ;
 - projet de nouvelle ligne de tramway à Tours ;
 - prolongation durée de vie du Val de Lille ;
 - projet de nouvelles rames du Val de Lille de 52 m.

6 Annexes

Annexe 1 : Liste des systèmes contrôlés par le DSTG de la DRIEAT

Système	Réseau	Type	Nombre de lignes	Total
Lignes existantes				
Métros et RER	Métro RATP (en conduite automatique)	MCA	2	21
	Métro RATP (en conduite manuelle)	MCM	14	
	RER RATP	RER	2	
	CDGVal	Val	2	
	Orlyval		1	
Tramways	Tramway RATP (à roulement fer)	TWF	6	14
	Tramway RATP (à roulement pneu)	TWP	2	
	Tramway SNCF (à roulement fer)	TWF	4	
	Tramway Keolis		1	
	Paris TW RC Bièvres		1	
Remontées mécaniques	Funiculaire de Montmartre	RM	2	2
Lignes en projet (tous les projets pour lesquels un dossier a déjà été reçu ou instruit sont mentionnés)				
Métros et RER	Métros du Grand Paris (SGP) :			5
	L15 Sud et Est	MCA	2	
	L16		1	
	L17		1	
	L18		1	
Remontées mécaniques	Câble 1	RM	1	1
Innovation	Urbanloop	Innov	1	1
Prolongements de lignes existantes (tous les projets pour lesquels un dossier a déjà été reçu ou instruit sont mentionnés)				
Métros et RER	L11 Rosny Bois Perrier	MCM	1	3
	L14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel		1	
	L14 jusqu'à Orly		1	
Tramways / Tram-trains	T1 – Nanterre-Rueil	TWF	1	4
	T1 – Val de Fontenay		1	
	T3 – Porte Dauphine		1	
	T3 phase 2 - entre St-Germain-en-Laye et Achères		1	

Annexe 2 : Liste des systèmes contrôlés par le BNO du STRMTG

Système	Réseau	Dpt	Type	Nbre de lignes	Total
Lignes existantes					
Métros	Lille	59	Val	2	4
	Rennes	35		2	
Tramways	Angers	49	Trawmay roulement fer	3	24
	Brest	29	TWF	1	
	Caen	14		3	
	Le Havre	76		2	
	Le Mans	72		2	
	Lille	59		2	
	Nantes	44		3	
	Orléans	45		2	
	Reims	51		2	
	Rouen	76		1	
	Tours	37		1	
	Valenciennes	59		2	
Remontées mécaniques	Beauval zooparc	51		Téléphérique	1
	Brest	29	Téléphérique SDMC	1	
	Le Havre	76	Funiculaire (pneu)	1	
	Noeux-les-Mines	62	Téléski à perches débrayables et fixes	2	
	Centrale nucléaire de Penly	76	Funiculaire (de service)	1	

Systeme	Reseau	Dpt	Nb lignes
Lignes existantes (suite)			
Chemins de fer touristiques	Chemin de fer touristique du Vermandois	02	18
	Tourisme Ferroviaire de la Brie Champenoise à l'Omois		
	Chemin de fer touristique du sud des Ardennes	08	
	Chemin de fer de la vallée de l'Eure	27	
	Chemin de fer des Mines de la Brutz	35	
	Chemin de fer de Rillé	37	
	Train touristique de la vallée du Loir	41	
	Chemin de fer touristique de Pithiviers	45	
	Train touristique du Cotentin	50	
	Tramway de la vallée de la Deûle	59	
	Train touristique de la vallée de la Scarpe		
	Train à Vapeur du Beauvaisis	60	
	Chemin de fer touristique de la Sarthe	72	
	Petit train du Jardin d'acclimatation	75	
	Tacot des lacs	77	
	P'tit train de la Haute-Somme	80	
	Chemin de fer de la Vendée	85	
	Le train de la canne à sucre	97-1	
Mixte CFT/CD	Chemin de fer de Bon-Repos / Vélorail du Kreiz Breizh	22	4
	Train du Bas Berry / Vélorail de Valençay	36	
	Train Touristique Étretat Pays de Caux / Vélorail d'Étretat	76	
	Chemin de fer / Vélorail de la Baie de Somme	80	
Cyclodraisines	Vélorail du Pont du Coudray	14	17
	Cyclorail du Sancerrois	18	
	Vélorail de la vallée de l'Eure	27	
	Vélorail du pays Chartrain	28	
	Vélo-rail de Médreac	35	
	Cyclorail à Château Lavallière	37	
	Vélorail de Vallée de la Vire	50	
	Cyclo-draisine du Grand Morin	51	
	Vélorail du Saint loup du Gast	53	
	Vélorail des Collines Normandes	61	
	Vélorail des Andaines		
	Rando-rail du Pays de Lumbres	62	
	Vélorail de l'Autreberthe	76	
	Vélorail de la Ferté Gaucher	77	
	Vélo-rail de Commequiers	85	
Vélorail de Chauvigny	86		
Vélorail de la Vallée de la Juine	91		

Lignes en projet (tous les projets pour lesquels un dossier a déjà été reçu ou instruit sont mentionnés)

Tramways	Brest ligne 2	29	TWF	1	4
	Le Havre extension du réseau de tramway	76		1	
	Nantes lignes 6, 7 & 8	44		1	
	Tours ligne 2	37		1	

Prolongement de lignes existantes (tous les projets pour lesquels un dossier a été reçu ou instruit sont mentionnés)

Tramways	Caen ZAC Haut de l'Orne	14	TWF	1	1
----------	-------------------------	----	-----	---	---

Annexe 3 : Acronymes

AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité	DT	Dossier Technique
AOT	Autorité Organisatrice de Transports	EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
BEA-TT	Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre	ETP	Équivalent Temps Plein
BNO	Bureau Nord-Ouest du STRMTG	ETPT	Équivalent Temps Plein Travaillé
CCDSA	Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité	ISO	Organisation internationale de normalisation
CD	Cyclo-Draisine	ISO 9001	Norme définissant une série d'exigences concernant la mise en place d'un système de gestion de la qualité
CFT	Chemin de Fer Touristique	IU	Insertion urbaine
DARC	Dossier d'Analyse des Risques Croisés	MTECT	Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires
DAE	Dossier d'Autorisation des tests et Essais	OQA	Organisme Qualifié Agréé ou Accrédité
DCRC	Dossier de Clôture des Risques Croisés	PIS	Plan d'intervention et de Sécurité
DCS	Dossier de Conception de Sécurité	PN	Passage à niveau
DDS	Dossier de Définition de Sécurité	RM	Remontées Mécaniques
DDT(M)	Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)	RPE	Règlement de Police de l'Exploitation
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités	RSE	Règlement de Sécurité de l'Exploitation
DJS	Dossier Jalon de Sécurité	SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
DPS	Dossier Préliminaire de Sécurité	SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
DRIEAT-IF	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France	SIP	Service instructeur du préfet
DRS	Dossier de Récolement de Sécurité	SSTV	Service Sécurité des Transports et des Véhicules de la DRIEAT
DS	Dossier de Sécurité	STPG (décret)	Décret n°2017-440 modifié relatif à la Sécurité des Transports Publics Guidés
DSA	Dossier de Sécurité Actualisé	STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
DSR	Dossier de Sécurité Régularisé	TG	Transports Guidés
DSTG	Département Sécurité des Transports Guidés de la DRIEAT	TGU	Transports Guidés Urbains



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et
des transports d'Île-de-France

27/29 rue Leblanc
75015 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80