



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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

Rapport d'activité 2024

Juillet 2025



Rédactrices

Véronique LATOUCHE BACHELARD (DRIEAT / STRMTG)

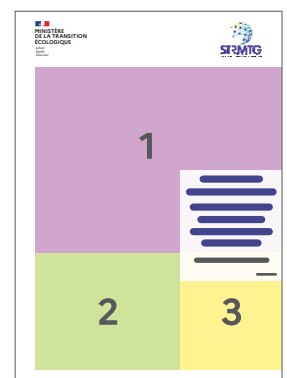
Nathalie NOËL (DRIEAT / STRMTG)

Relectrice

Nathalie NOËL (DRIEAT / STRMTG)

Photos de la couverture

Photo	Légende	Crédit
1	T12 IDF (2023)	Amélie-May LUPINSKI (STRMTG)
2	Formation CFT (2024)	Nathalie NOËL (STRMTG)
3	Cable 1 (2024)	Nathalie NOËL (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	9
2.4	Parc des systèmes contrôlés	10
2.5	Répartition de l'activité	12
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 2024	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	19
6	Annexes	20
	Annexe 1 : Liste des systèmes contrôlés par le DSTG de la DRIEAT	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), en Île-de-France et qui est intégré dans l'organigramme de la DRIEAT, et le Bureau Nord-Ouest (BNO), qui couvre le grand quart nord-ouest de la France et qui correspond à un des bureaux de contrôle du STRMTG.

Suite à la parution du décret n°2024-1220 du 27 décembre 2024 modifiant l'organisation du service, paru au journal officiel du 29 décembre 2024, le DSTG est rattaché au STRMTG depuis le 1^{er} janvier 2025. Ainsi, depuis cette date le BNO est dorénavant compétent aussi bien en Île-de-France que sur l'ensemble du territoire Nord-Ouest de la France. Il est placé sous l'autorité organisationnelle et fonctionnelle exclusive du STRMTG dans le cadre de l'exercice de la totalité de ses missions.

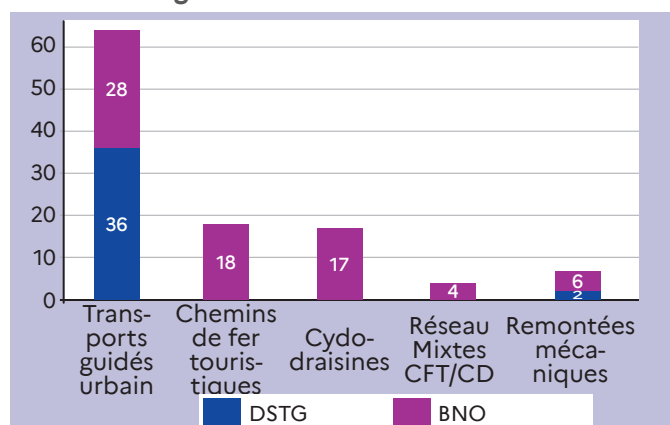
La zone d'action du BNO/DSTG s'étend géographiquement sur le quart Nord-Ouest de la France (cf chapitre 2.4 ci-après).

De nombreux modes de transports guidés sont présents sur ce territoire :

- 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 (2 lignes en Ile de France) ;
- les trams-trains (T13 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 2024, le champ de compétence du BNO/DSTG couvre 111 systèmes en exploitation.

Nature des lignes existantes en 2024



Pour rappel, en 2023, le BNO/DSTG contrôlait 110 systèmes de transports. En 2024, le système innovant d'Urbanloop avec 12 capsules autonomes, a vu le jour à Saint-Quentin-en-Yvelines (78) à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques. Ce système a vocation à être expérimenté dans d'autres régions notamment en région Grand Est à Nancy d'ici fin 2026 et à Dunkerque d'ici 2028.

Urbanloop



Photo : Nathalie NOËL - 2024 - (STRMTG)

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) définit 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 jusqu'à la fin de l'année 2024 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 :

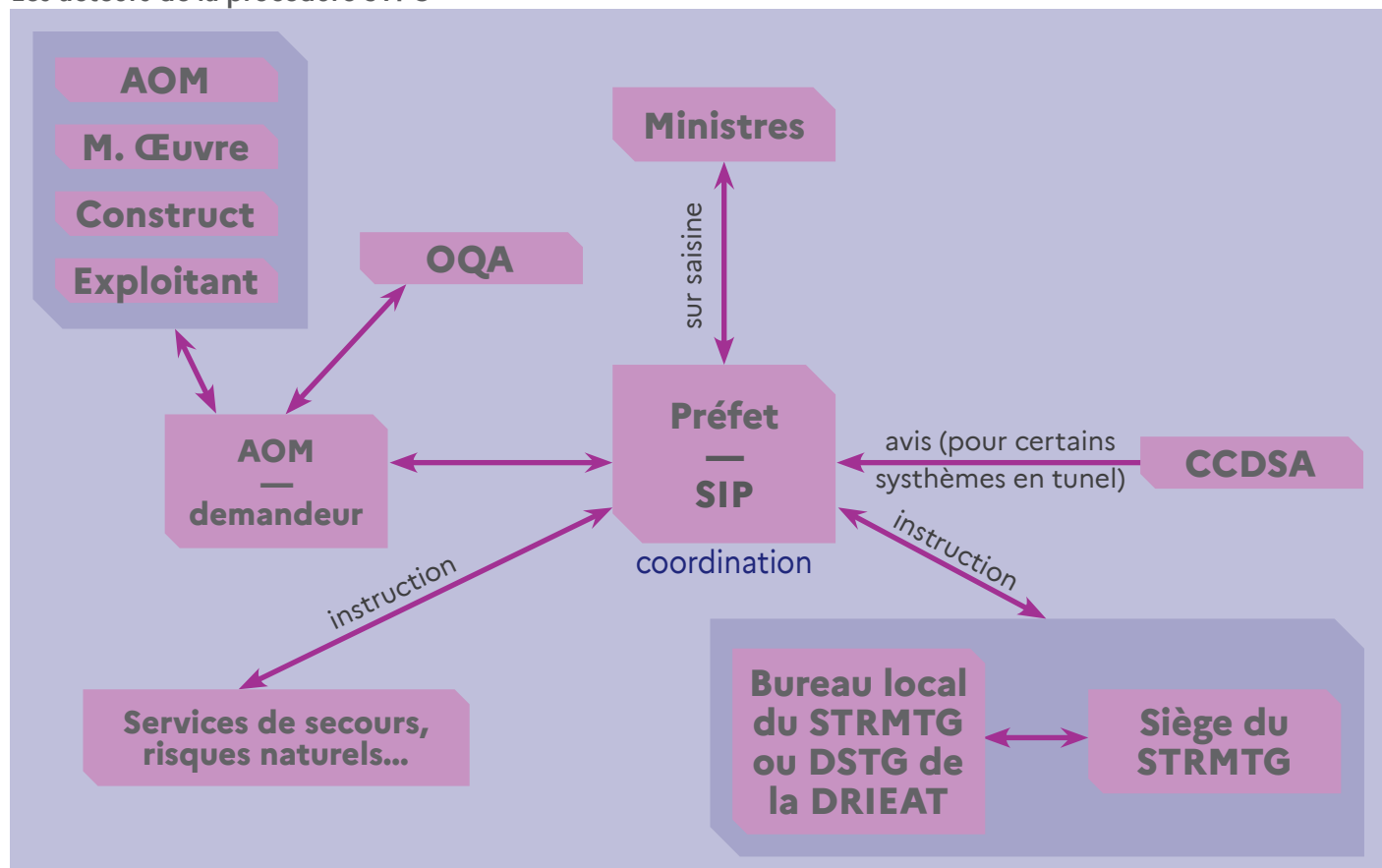
Cela concerne aussi bien la création de nouvelles lignes que la modification de systèmes de transport existants.

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 :

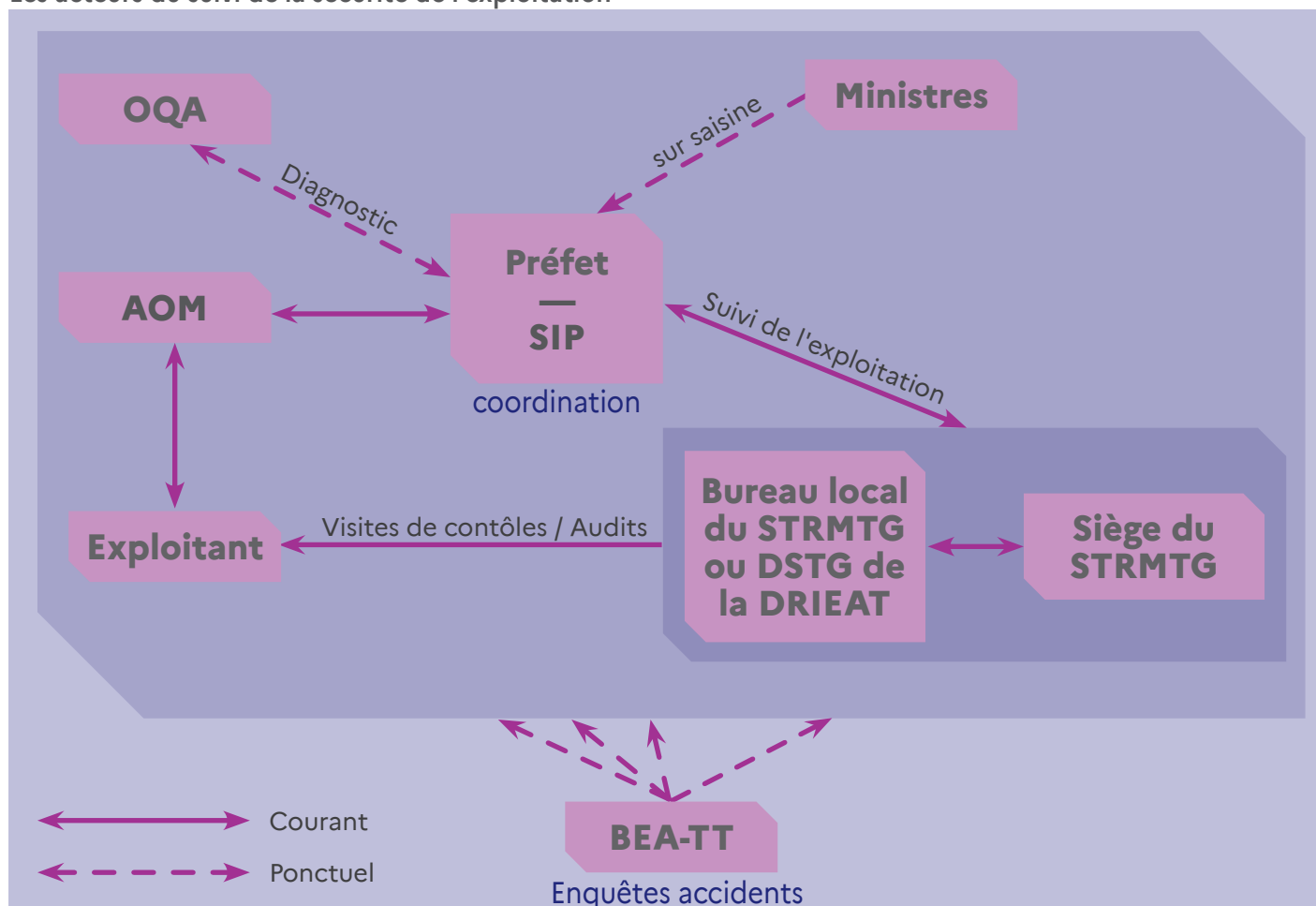
Le BNO/DSTG s'assure du maintien dans le temps du niveau de sécurité des systèmes de transport.

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

En 2024, 42 saisines officielles du siège du STRMTG ont été réalisées dont une quinzaine spécifique au matériel roulant.

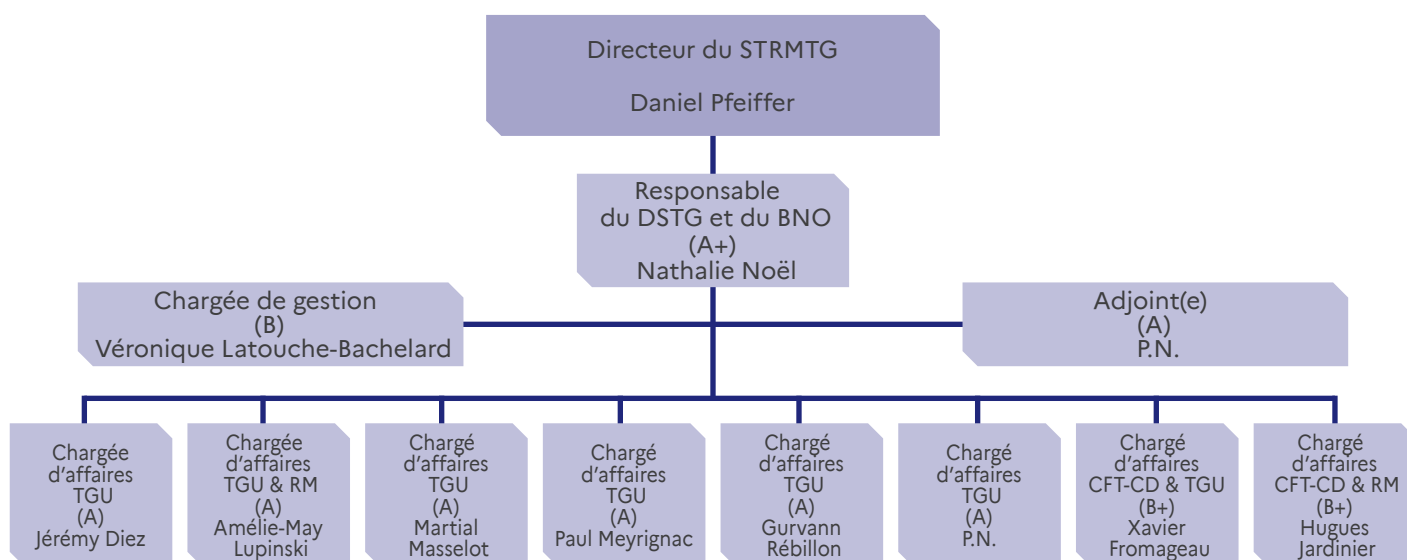
Le nombre de saisines est similaire d'une année sur l'autre (48 recensées en 2023 et 36 recensées en 2022).

2.2 Ressources humaines

2.2.1 Effectifs

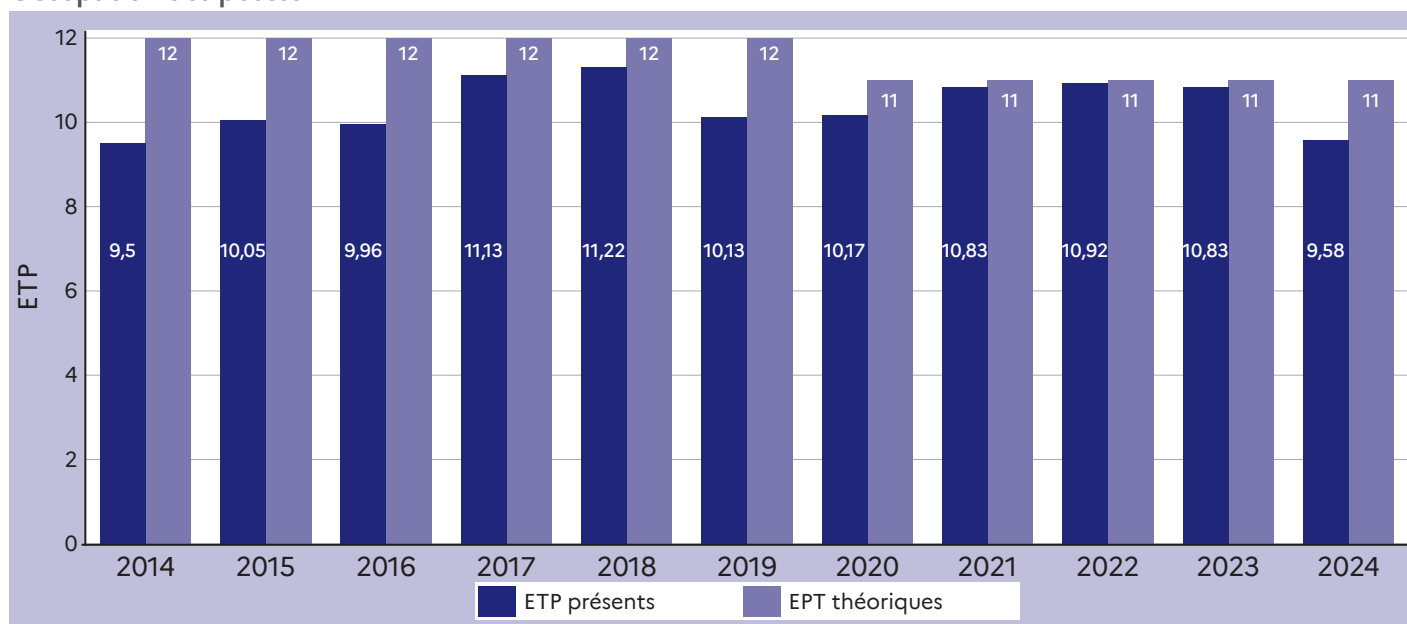
Depuis début 2020, le BNO/DSTG dispose d'un effectif de 11 Équivalents Temps Plein (ETP) (1 A+, 7 A et 3 BB+), 6 de ces ETP étaient apportés par le STRMTG (1 A+, 3 A, 2 B+), 5 par la DRIEAT (4 A, 1 B).

L'organigramme suivant présente, de manière synthétique, l'organisation du bureau au 1^{er} janvier 2025 après le rattachement du DSTG au STRMTG. Depuis cette date les 11 ETP sont gérés exclusivement par le STRMTG.



Le graphique suivant présente le taux d'occupation des postes depuis 2014. Ce taux d'occupation prend en compte les congés longs (formation, maternité, longue maladie...).

Occupation des postes



Sur l'année 2024, sur 11 ETP théoriques, le taux d'ETP travaillés (ETPT) est de 9,58. Les 1,42 ETP restants correspondent à plusieurs postes vacants en cours d'année correspondant à 17 mois non pourvus.

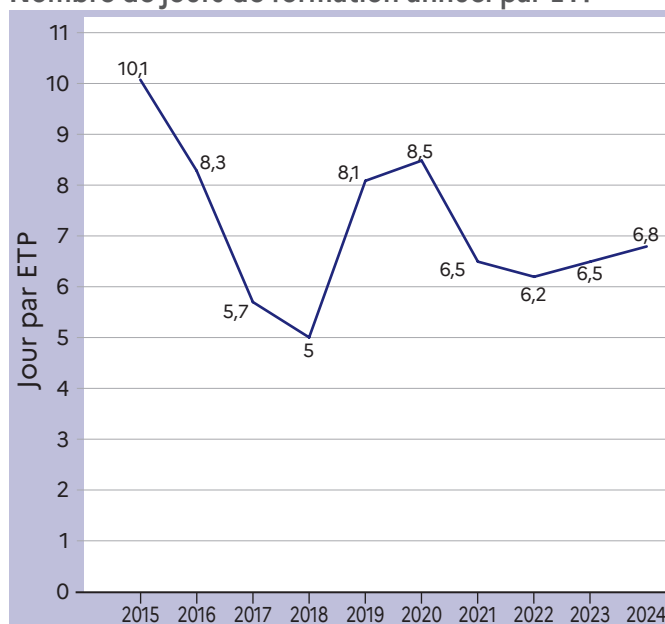
Le BNO/DSTG a accueilli début octobre 2024 un nouveau chargé d'affaires TGU. Il en accueillera un autre le 1^{er} janvier 2025. À cette date seront encore à pourvoir 2 postes (le poste d'adjoint et un poste de chargé d'affaires transports guidés urbains).

2.2.2 Formations

En 2024, les agents du BNO/DSTG ont suivi 65,5 jours de formation soit une moyenne de 6,8 jours par ETP présent. Ce total est similaire à celui de l'année 2023 (6,5 jours).

En parallèle, les agents du BNO/DSTG les plus expérimentés ont donné 17 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



Formation conduite TW Marseille 1 (2024)



Photo : Nathalie NOËL (STRMTG)

Formation conduite TW-Marseille 2 (2024)



Photo : Nathalie NOËL (STRMTG)

Formation CFT (2024)



Photo : Nathalie NOËL (STRMTG)

2.3 Moyens de fonctionnement

Le BNO/DSTG est hébergé dans les locaux de 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.

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, repas et nuitées des agents) ;

Le STRMTG contribue à hauteur de l'activité effectuée pour son compte. Après le rattachement du DSTG au STRMTG début 2025, le budget sera géré par le STRMTG et une convention sera établie entre la DRIEAT et le STRMTG en ce qui concerne notamment l'hébergement du bureau Nord-Ouest du STRMTG dans les locaux de la DRIEAT.

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

En 2024, les crédits délégués au BNO/DSTG sur le domaine fonctionnel 0203-47-02, s'élevaient à 44 400 €. Cette enveloppe est stable d'une année sur l'autre (43 700 € en 2023, 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 38 269,82 € (DRIEAT 8 740,68 € + STRMTG 29 529,14 €) en 2024, contre :

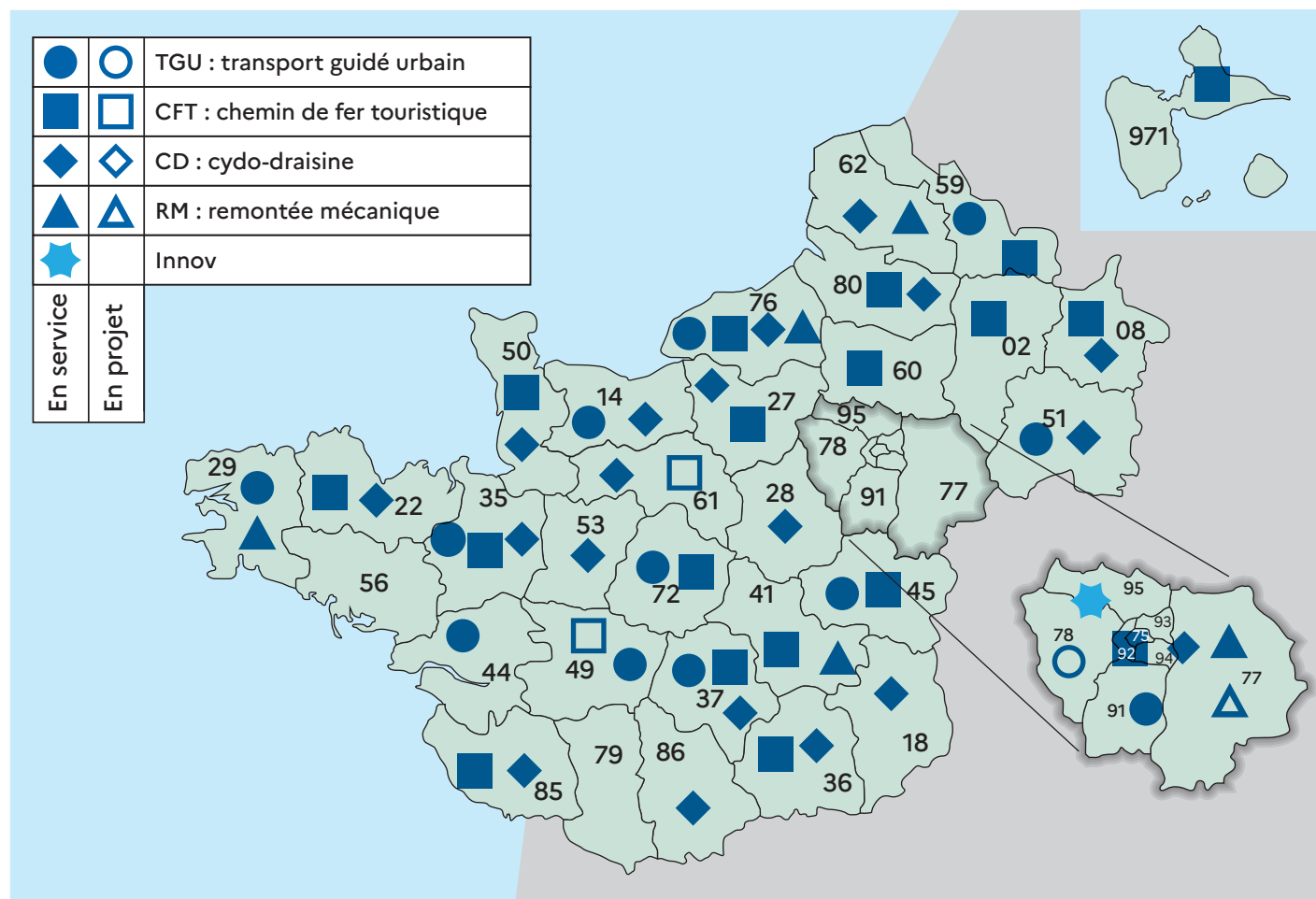
- 37 599,68 € (DRIEAT 9 665,34 € + STRMTG 27 934,34 €) en 2023 ;
- 36 692,39 € (DRIEAT 4 701,82 € + STRMTG 31 990,57 €) en 2022 ;
- 31 555,11 € (DRIEAT 3 982,68 € + STRMTG 27 572,43 €) en 2021 ;

L'achat des cartes d'abonnement SNCF (carte Liberté et abonnement mensuel Max Jeune) 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 38 départements, dont 37 métropolitains et 1 ultramarin (Guadeloupe).

Zone d'intervention

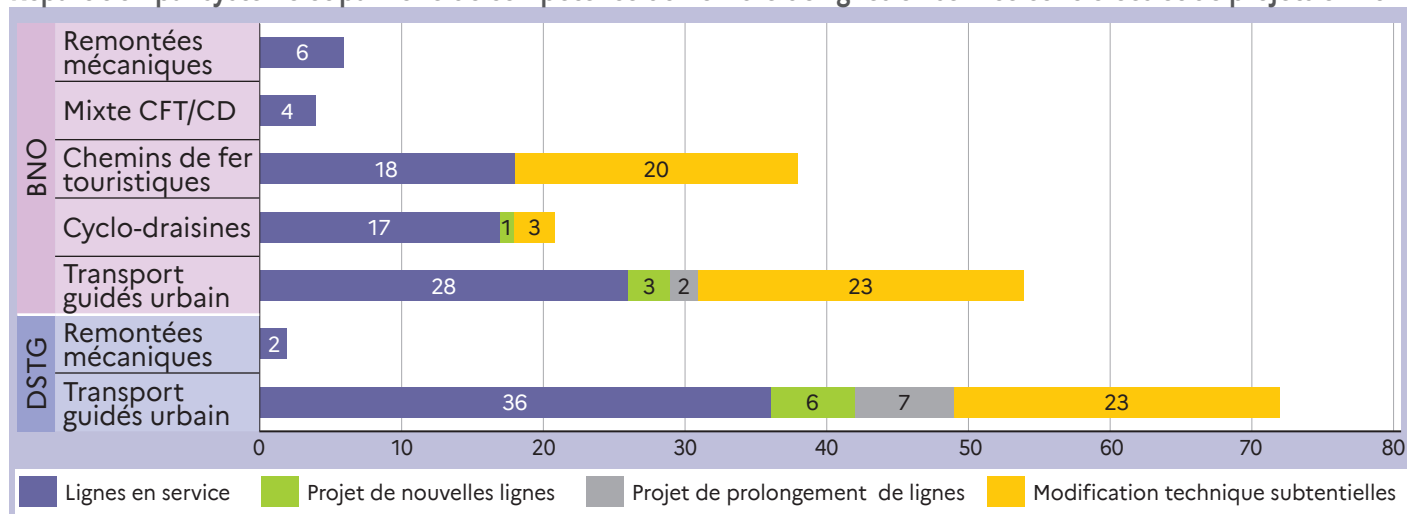


L'activité du BNO/DSTG a couvert en 2024 :

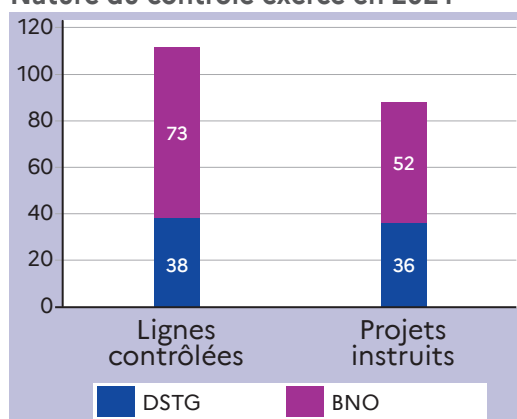
- 111 lignes existantes et contrôlées tout au long de l'année (38 en Île-de-France, 73 en province) ;
- 10 projets de nouvelles lignes à divers stades d'instruction (6 en Île-de-France, 4 en province) ;
- 9 projets de prolongation de lignes existantes (7 en Île-de-France, 2 en province) ;
- 69 projets de modifications substantielles dont 23 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 2024 et de projets (nouvelles lignes, prolongements, modifications substantielles) pour lesquels un dossier a été instruit en 2024.

Répartition par système et par zone de compétence du nombre de lignes en service contrôlées et de projets en 2024



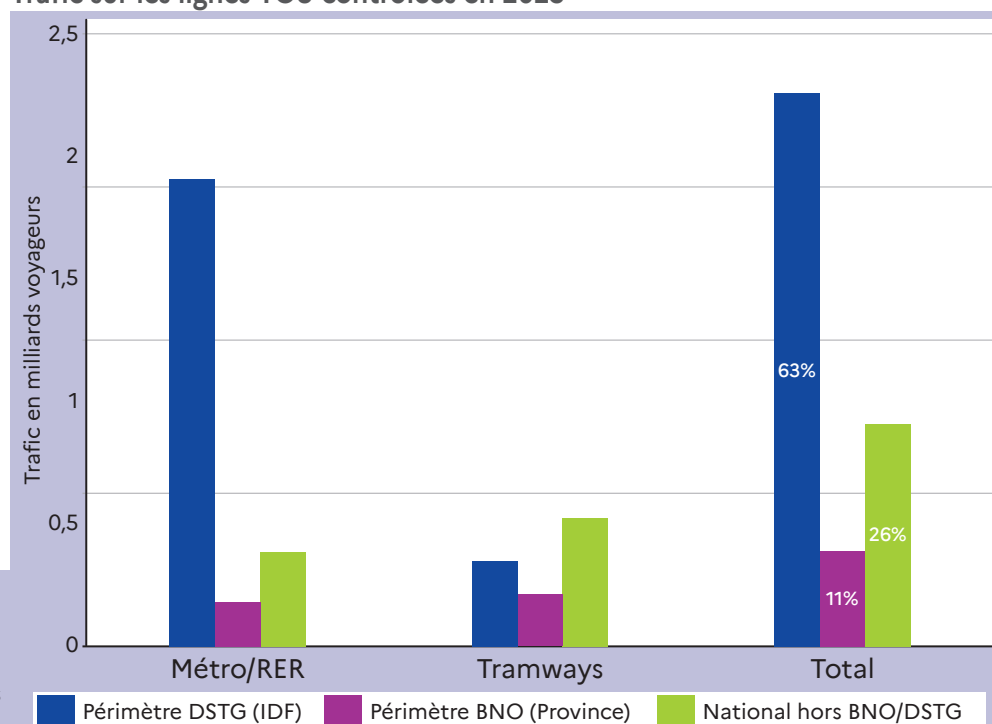
Nature du contrôle exercé en 2024



BNO	Bureau nord-ouest
DSTG	Département sécurité des transports guidés

Les lignes de transport guidé urbain contrôlées par le BNO/DSTG représentent plus de la moitié des lignes exploitées au niveau national. En 2023, environ 2,66 milliards de passagers a été transporté dans des lignes contrôlées par le BNO/DSTG soit 75 % du total national.

Trafic sur les lignes TGU contrôlées en 2023



Sources :

- Rapport annuel 2023 sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation Métro et RER (périmètre STRMTG)
- Rapport annuel 2023 sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation tramways STRMTG

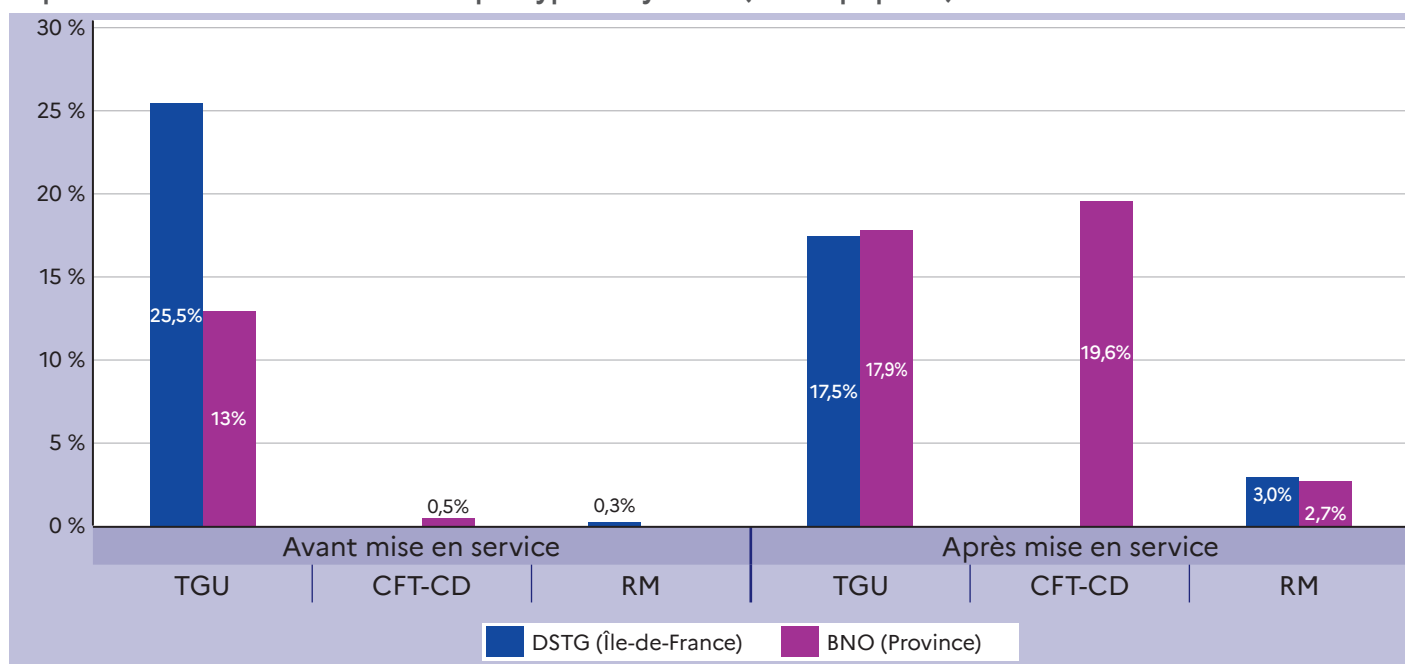
2.5 Répartition de l'activité

En 2024, 54 % 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 du STRMTG, 46 % pour celui de la DRIEAT.

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

Le graphique suivant présente la répartition de l'activité de contrôle par type de systèmes en 2024.

Répartition de l'activité de contrôle par type de système (en temps passé)



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. En 2024, le bureau a participé aux Groupes de Travail Référentiel Technique des Chemins de Fer Touristique (GT RT CFT), au GT RT des Cyclos-Draisines (GT RT CD) et au GT Réseau Mixte.

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

En 2024, 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 la journée des organismes qualifiés et agréés insertion urbaine (OQA IU), le GT retour d'expérience métro ou tramway, le GT CAIRN et enfin, aux grands événements 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.

En termes de formation externe, le BNO/DSTG a participé avec le siège, en tant que formateur, à la journée de formation sur la réglementation des remontées mécaniques de Transdev qui a eu lieu le 5 novembre 2024 ainsi qu'à la formation annuelle des agents des Services Instructeurs des Préfets (SIP) qui s'est déroulée le 12 novembre 2024.

3 Évaluation de la sécurité AVANT la mise en exploitation

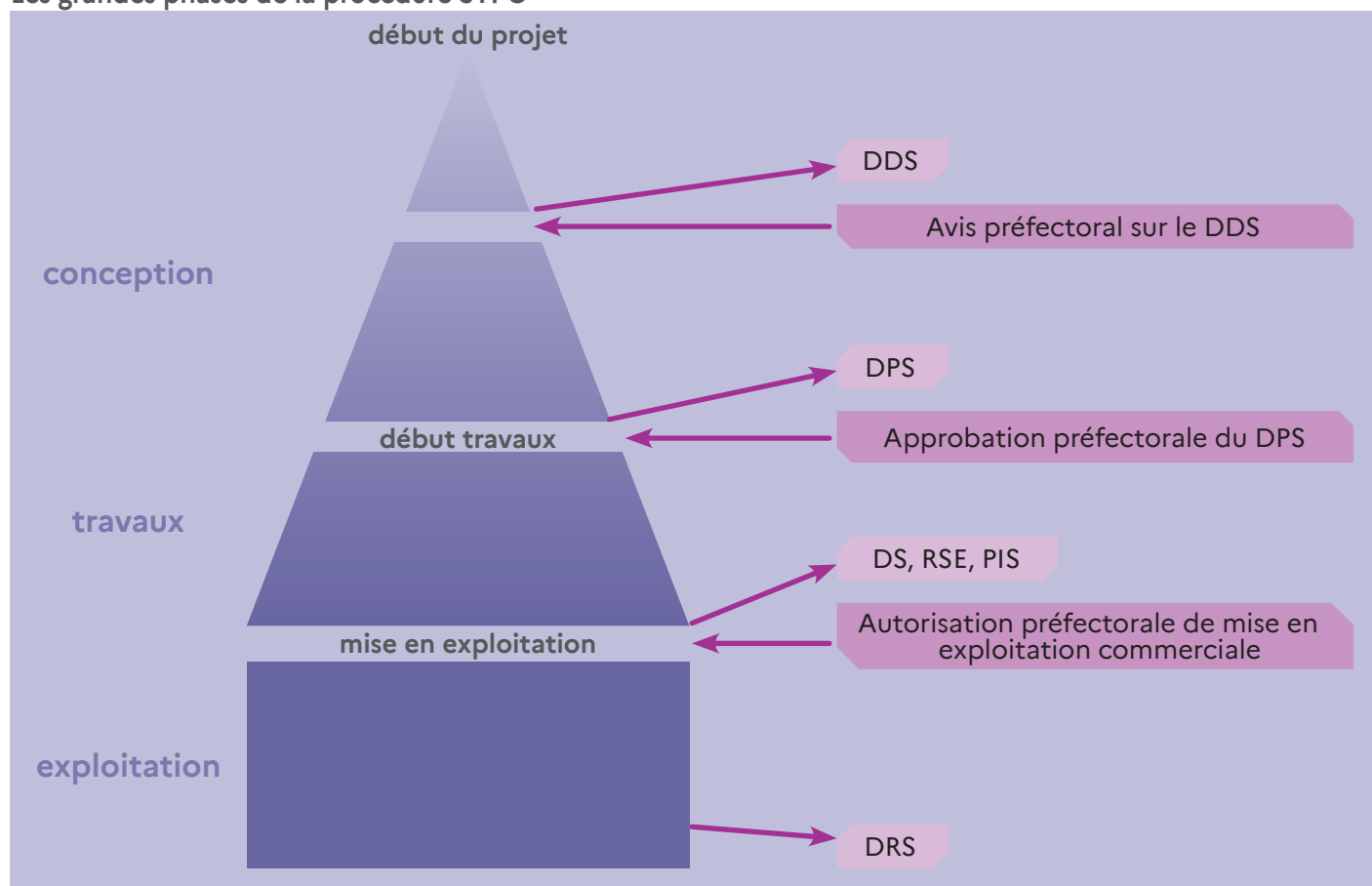
3.1 Rappel de la procédure STPG

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 couvrent 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 matériels roulants.

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'agréger 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.

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.

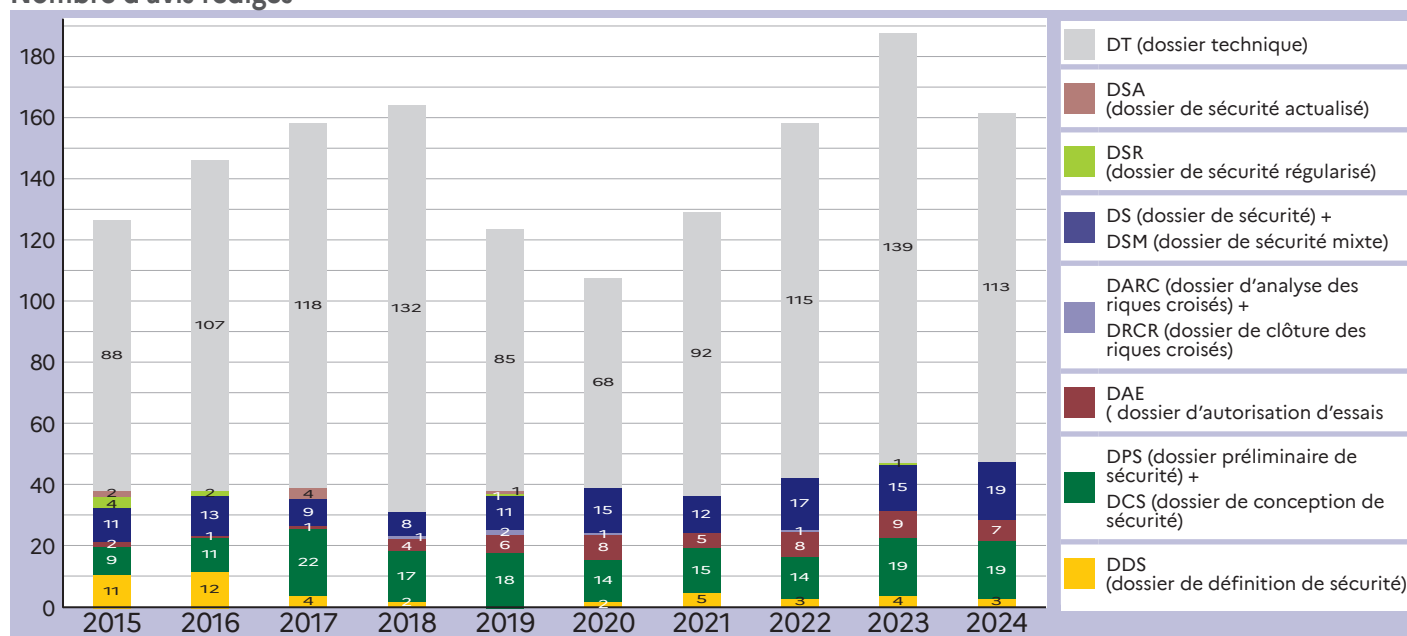
En 2024, aucune instruction de dossier sécuritaire n'a fait l'objet d'un dépassement de délai réglementaire.

Pendant la période de sous-effectif, il a été convenu que le traitement des modifications non substantielles ne serait pas prioritaire, avec un dépassement prévisible du délai d'instruction fixé en interne (2 mois).

3.2 Bilan global

Le graphique suivant recense le nombre de dossiers traités (pour lesquels un avis BNO/DSTG a été émis) par année depuis 2015. 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



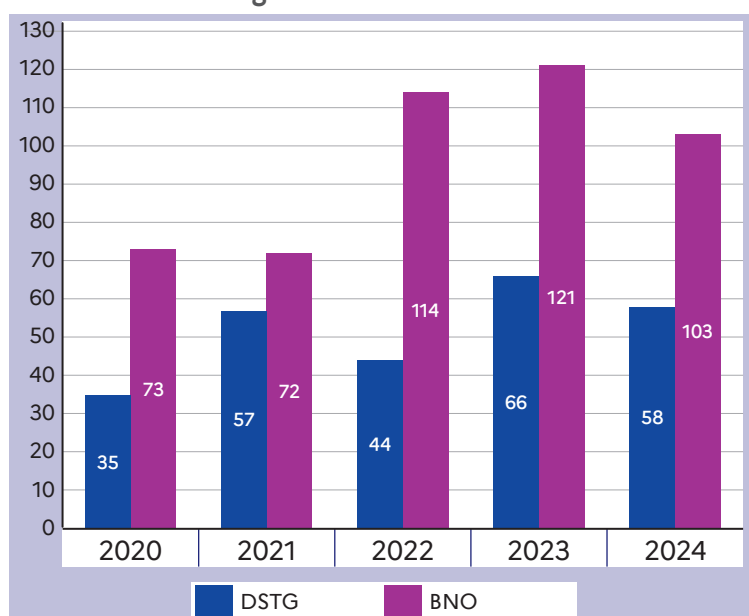
Le nombre total de dossiers pour lesquels les avis ou arrêtés préfectoraux ont été rendus courant 2024 (161 avis) est en légère baisse par rapport à l'année 2023 (187 dossiers).

De manière globale, l'activité du bureau a été soutenue tout au long de l'année 2024, notamment en lien avec les dossiers métro liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 : prolongation de la ligne 11 du métro et de la ligne 14 du métro, mise en service d'Urbanloop, mais aussi avec de nombreux dossiers tramways en Île-de-France et en province.

Le nombre de dossiers de sécurité (DS) à instruire en 2024 a été particulièrement élevé : 17 en 2024, dont 10 en Île-de-France (contre 15 DS au total en 2023).

Le graphique ci-contre présente la répartition du nombre de dossiers traités entre le périmètre du BNO et celui du DSTG depuis 2020.

Nombre d'avis rédigés



3.3 Particularités et projets majeurs de 2024

Les dossiers significatifs suivis en 2024 sont listés ci-après.

En Île-de-France :

- Mise en service du système innovant Urbanloop à Saint-Quentin-en-Yvelines dans le cadre des épreuves olympiques et paralympiques de cyclisme sur piste ;
- Poursuite de l'instruction des dossiers concernant les projets suivants :
 - Mise en service du prolongement de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-Bois-Perrier ;
 - Mise en service des prolongements de la ligne 14 du métro au sud jusqu'à Orly au sud et au nord jusqu'à St-Denis Pleyel ;
 - Mise en service du prolongement de la ligne 3 Ouest du tramway (T3O) à la porte Dauphine ;
- Adaptation progressive des lignes de métro parisiennes concernées par la nouveau matériel roulant MF 19 (ligne 10, 12 et 13) ;
- Poursuite du déploiement des postes hybrides à procédé informatique (PHPI) sur les lignes 6 et 12 du métro ;
- Dossiers du Grand Paris Express (suspension des dossiers automatisme de conduite et matériel roulant de la ligne 18, reprise d'instruction des dossiers automatisme de conduite et matériel roulant des lignes 15, 16 et 17) ;
- Prolongement de la ligne 7 du tramway d'Athis-Mons à Juvisy (DPS), de la ligne 8 du tramway à Rosa Parks (DDS), et de la ligne 13 du tramway (DPS phase 2) de Saint-Germain-en-Laye à Achères ;
- Démarrage des travaux du câble 1 entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges ;
- Des sujets spécifiques matériels roulants : RER NG, RER MI20, TW20.

Prolongement L14 (2024)



Photo : Nathalie NOËL (STRMTG)

En province :

- Extension du réseau du tramway de Brest ;
- Extension et refonte du réseau de tramway du Havre ;
- Extension du réseau de tramway de Tours ;
- Extension du réseau de tramway de Nantes.

Chantier Tramway Le Havre (2024)



Photo : Amélie-May LUPINSKI (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 22 avis sur des modifications de règlements de sécurité de l'exploitation (RSE) qui ont été approuvés par arrêtés préfectoraux :

- 3 en Île-de-France dont 1 relatif au système innovant Urbanloop ;
- 19 en province dont 15 pour des CFT.

Pour rappel, le nombre de RSE instruits en 2023 était de 38.

4.2 Caractériser et évaluer les modifications non substantielles

En 2024, le BNO/DSTG a donné 63 avis dont 17 en Île-de-France sur des dossiers techniques afin de caractériser la substantialité de modifications. Le nombre d'avis émis en 2024 est identique à celui de 2023 avec cependant une répartition entre l'Île-de-France et la province légèrement différente (63 avis dont 8 en Île-de-France)

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 et la qualification du caractère substantiel ou non de celles-ci.

4.3 Suivre les contrôles périodiques et réglementaires

En 2024, le BNO/DSTG a participé à 3 inspections annuelles (Funiculaires de Penly, télécabines de Beauval et téléphérique de Brest).

Inspection annuelle funiculaire de Penly (2024)



Photo : Hugues JARDINIER (STRMTG)

4.4 Traiter les événements

En 2024, 91 événements ont été analysés par le BNO/DSTG, dont 64 accidents graves ont fait l'objet d'un rapport circonstancié (54 en 2023).

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 2024, le BNO/DSTG a consacré environ 6 % de son temps à la connaissance des systèmes et l'analyse des événements (processus OP 04).

4.5 Mettre en œuvre les recommandations

En 2024, le BNO/DSTG a suivi la mise en œuvre de 2 recommandations émanant du siège du STRMTG :

- une à destination des exploitants tramway en date du 1er octobre 2024 et relative au remplacement de barreaux isolants du fabricant GALLAND sur les lignes de tramways ;
- la deuxième à destination des exploitants des remontées mécaniques et concernant les « Règles de transport de personnes en dehors des périodes d'ouverture au public des téléphériques et des funiculaires ». Cette dernière est datée du 18 décembre 2024.

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

En 2024, le BNO/DSTG a effectué 65 réunions périodiques de suivi de la sécurité de l'exploitation (60 en TGU et 5 en RM). Le nombre de réunions est similaire à celui de 2023 (61).

Six audits de transports guidés ont pu être menés (5 TGU et 1 RM) :

- 4 en Île-de-France : lignes 10 et 13 du tramway d'Île-de-France, le BU Tramway RATP maintenance et le funiculaire de Montmartre ;
- 2 en province : tramway de Lille et le métro VAL de Rennes.

Le nombre de visites est stable d'une année sur l'autre. En 2024 le BNO a effectué le même nombre de visites de contrôles CFT/CD (15) qu'en 2023.

Contrôle CD de Bon repos (2024)

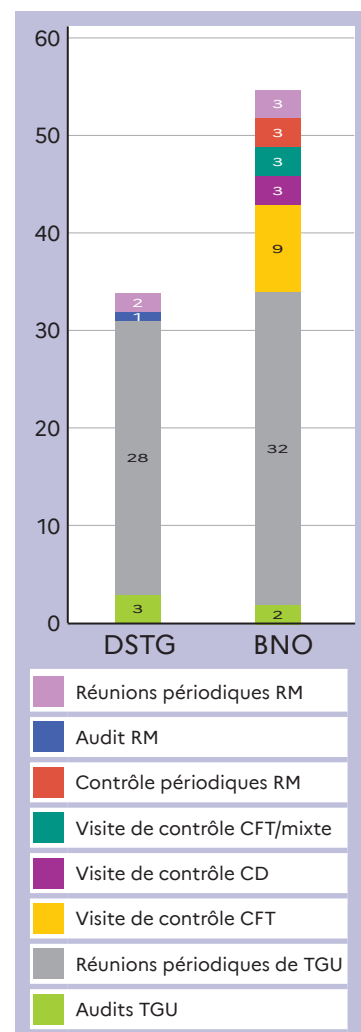


Photo : Hugues JARDINIER (STRMTG)

Nombre annuel de visites de contrôle et de réunions périodiques



Nombre annuel de visites de contrôle et de réunions périodiques en 2024



5 Conclusion

La charge de travail a été particulièrement importante en 2024 avec de nombreux dossiers à instruire en Île-de-France et en province. Le contexte des Jeux Olympiques et Paralympiques de l'été 2024, a conduit à instruire des dossiers de sécurité dans des délais très contraints. L'année 2024 a, par ailleurs, été marquée par le départ de plusieurs agents (5 agents dont l'adjoint).

- **En Île-de-France**, la tendance pour les années à venir est une augmentation du nombre de dossiers à instruire, en lien avec plusieurs projets à enjeux :
 - prolongement de la ligne de tramway T1 à Val de Fontenay,
 - mise en service des rames TW10 sur la ligne de tramway T2,
 - amélioration des conditions d'exploitation de la ligne de tramway T2,
 - automatisation de la ligne de métro 13,
 - mise en service du PHPI (lignes de métro 2, 3 bis, 6, 7, 8, 10 et 12),
 - dossiers du Grand Paris (lignes 15, 16, 17 et 18),
 - mise en service du matériel roulant MF19 sur la ligne 10 du métro,
 - dossiers du RER B (déploiement du nouveau matériel MI20 et l'automatisme Nexteo),
 - mise en service du câble 1 à la fin de l'année 2025 ;
- **Hors Île-de-France**, de nombreux réseaux poursuivent leurs projets d'extension, le plus important étant celui de Nantes.

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 pneu)	TWP	2	14
	Tramway RATP (à roulement fer)	TWF	6	
	Tramway SNCF (à roulement fer)		4	
	Tramway Keolis		1	
	Paris TW RC Bièvres		1	
Remontées mécaniques	Funiculaire de Montmartre	RM	2	2
Innovation	Urbanloop	Innov	1	1
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)	MCA	1	6
			1	
			1	
			1	
			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	T3 Ouest – Porte Dauphine	TWF	1	4
	T7 – Athis-Mons à Juvisy		1	
	T8 – Sud		1	
	T13 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	6
	Brest	29	Téléphérique SDMC	1	
	Le Havre	76	Funiculaire (pneu)	1	
	Noeux-les-Mines	62	Télési à perches débrayables et fixes	2	
	Centrale nucléaire de Penly	76	Funiculaire (de service)	1	

Système	Réseau	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'Etretat	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	3
	Nantes lignes 6, 7 & 8	44		1	
	Tours ligne 2	37		1	
Cyclodraisines	Vélorail du Sud-Ardennes	08	1		

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

Tramways	Nantes prolongement ligne 1 Babinière	44	TWF	1	2
	Le Havre extension du réseau de tramway	76		1	

Annexe 3 : Acronymes

AOT	Autorité Organisatrice de Transports
BEA-TT	Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
BNO	Bureau Nord-Ouest du STRMTG
CCDSA	Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité
CD	Cyclo-Draisine
CFT	Chemin de Fer Touristique
DARC	Dossier d'Analyse des Risques Croisés
DAE	Dossier d'Autorisation des tests et Essais
DCRC	Dossier de Clôture des Risques Croisés
DCS	Dossier de Conception de Sécurité
DDS	Dossier de Définition de Sécurité
DDT(M)	Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités
DJS	Dossier Jalon de Sécurité
DPS	Dossier Préliminaire de Sécurité
DRIEAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France
DRS	Dossier de Récolement de Sécurité
DS	Dossier de Sécurité
DSA	Dossier de Sécurité Actualisé
DSR	Dossier de Sécurité Régularisé
DSTG	Département Sécurité des Transports Guidés de la DRIEAT
DT	Dossier Technique

EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire
ETP	Équivalent Temps Plein
ETPT	Équivalent Temps Plein Travaillé
ISO	Organisation internationale de normalisation
ISO 9001	Norme définissant une série d'exigences concernant la mise en place d'un système de gestion de la qualité
MTECT	Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires
OQA	Organisme Qualifié Agréé ou Accrédité
PIS	Plan d'intervention et de Sécurité
PN	Passage à niveau
RM	Remontées Mécaniques
RPE	Règlement de Police de l'Exploitation
RSE	Règlement de Sécurité de l'Exploitation
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
SIP	Service instructeur du préfet
SSTV	Service Sécurité des Transports et des Véhicules de la DRIEAT
STPG (décret)	Décret n°2017-440 modifié relatif à la Sécurité des Transports Publics Guidés
STRMTG	Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TG	Transports Guidés
TGU	Transports Guidés Urbains

