

Chemins de fer « secondaires » (hors RFN)

Dossier de Sécurité « *Régularisé* »

Explicitation de l'article 44 du décret
STPG du 9 mai 2003

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 2 / 18

Objet et application :

Conformément au décret n° 714 du 31 juillet 2001, portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG produit des guides et référentiels techniques en liaison avec ses partenaires professionnels.

Le présent guide d'application explicite le contenu attendu de chacune des pièces du dossier de sécurité (dit Dossier de Sécurité « Régularisé ») prévu par l'article 44 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à *la sécurité des transports publics guidés*.

Le présent guide est applicable aux systèmes de transport public guidés de personnes relevant du titre VI du décret du 9 mai 2003 susmentionné (chemins de fer dits « secondaires », hors RFN).

Élaboration et diffusion :

Le présent guide a été élaboré par le STRMTG.

Il est destiné principalement aux exploitants des Chemins de fer de Corse (CFC) et de Provence (CP).

Historique des mises à jour :

<i>N° de version</i>	<i>Date</i>	<i>Nature des versions</i>
1	02/04/2007	Création [Mise en forme du document selon charte]

REDACTEUR(S) Arnaud de LABONNEFON Chargé d'affaires	VERIFICATEUR Jérôme CHARLES Responsable de la Division Métros et chemins de fer Locaux	APPROBATEUR Hervé PETIT Directeur du STRMTG par intérim
<i>Signé</i>	<i>Signé</i>	<i>Signé</i>

Coordonnées du service :

Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports guidés (STRMTG)
1461 rue de la piscine
38400 St Martin d'Hères
tél. : 33 (0)4 76 63 78 78
fax : 33 (0)4 76 42 39 33
mèl. strmtg@equipement.gouv.fr
www.strmtg.equipement.gouv.fr

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 3 / 18

Sommaire du document

PRÉAMBULE :	4
1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX :	7
2. DESCRIPTION TECHNIQUE ET FONCTIONNELLE DU SYSTÈME DE TRANSPORT	8
3. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	11
4. SÉCURITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT	12
5. ORGANISATION POUR LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ	14
6. PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	15
7. RÉFÉRENTIELS	15
8. LISTE DES ÉVÉNEMENTS D'EXPLOITATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	15
9. FOURNITURE DES RAPPORTS DE SÉCURITÉ DES EOQA ET, LE CAS ÉCHÉANT, DES ORGANISMES NOTIFIÉS	16
10. CONCLUSION DU DOSSIER DE SÉCURITÉ. - OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS	17
ANNEXE 1 : GLOSSAIRE	18

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 4 / 18

.Préambule :

Calendrier de fourniture du DS « Régularisé ».

En application de l'article 44 du décret du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG), un Dossier de Sécurité dit « Régularisé » doit être transmis au Préfet par l'Autorité Organisatrice des Transports concernée pour tout système de transport guidé urbain en service à la date d'entrée en vigueur de ce décret.

Les chemins de fer locaux hors RFN, dits « secondaires », assurant un service public régulier de transport de personnes relèvent du titre VI du décret et sont soumis aux dispositions de l'article 44.

Conformément aux dispositions du décret, ce dossier est soumis pour avis à un (ou plusieurs) Expert(s) ou Organisme(s) Qualifié(s) agréé(s).

Il est, par ailleurs, accompagné du Règlement de Sécurité de l'Exploitation et du Plan d'Intervention et de Sécurité du système considéré, établis respectivement conformément aux annexes 5 et 7 de l'arrêté.

En application du décret, l'État peut autoriser la mise en œuvre échelonnée des dispositions précédentes dans un délai maximal de 7 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du décret STPG, soit au plus tard pour le 11 mai 2010.

Objet du DS « Régularisé ».

Le Dossier de Sécurité « Régularisé » n'a pas pour objet la mise en conformité des systèmes existants avec les normes et les règlements techniques applicables aux nouveaux systèmes.

Des mises à niveau pourront, en revanche, être demandées par l'État au vu des éléments présentés dans le dossier, en particulier des conclusions de l'EOQA concernant d'éventuelles insuffisances du système au plan de la sécurité.

Pour le service de contrôle de l'État, le Dossier de Sécurité « Régularisé » répond à 3 principaux objectifs :

- Prendre connaissance des caractéristiques et du fonctionnement des systèmes en service à la date de parution du décret,
- Apprécier le niveau de sécurité offert par ces systèmes,
- Disposer d'une documentation technique de référence pour l'exercice de leur mission de contrôle de l'exploitation des systèmes.

Plus globalement, le Dossier de Sécurité « Régularisé » répond pour l'État à la nécessité de disposer d'une vue d'ensemble du fonctionnement des systèmes afin :

- de constituer un « référentiel » des situations, des pratiques et des niveaux de sécurité de systèmes comparables,
- d'être en capacité d'apprécier les références proposées à l'occasion des projets ou modifications des systèmes actuels.

Ce dossier est également l'occasion de rappeler et de tirer les enseignements des principales modifications (substantielles ou non) impactant la sécurité apportées au système au cours des 10 dernières années.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 5 / 18

Application aux chemins de fer « secondaires » (hors RFN).

Dans le cas des systèmes de transport public guidés urbains de personnes (tramways et métros), le contenu du dossier de sécurité régularisé est précisé par l'arrêté du 23 mai 2003 modifié (cf. annexe 3, partie II).

Pour l'application des dispositions de l'article 44 du décret « STPG » aux chemins de fer « secondaires », il est proposé de s'appuyer sur la trame du Dossier de Sécurité Régularisé telle que définie pour les systèmes de transport public guidés urbains.

Des adaptations ont été apportées pour tenir compte des spécificités des réseaux de chemins de fer « secondaires ».

Par ailleurs, **s'agissant des problématiques relatives aux conditions de sécurité dans les tunnels, il conviendra de se référer :**

- **aux conclusions du groupe de travail national mis en place par le STRMTG en 2007 pour examiner spécifiquement ces sujets,**
- **et au guide technique STRMTG correspondant.**

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 6 / 18

Modalités de transmission et d'instruction du DS « Régularisé ».

L'article 44 du décret « STPG » ne précisant pas les modalités de transmission et d'instruction du Dossier de Sécurité Régularisé, il est proposé de s'appuyer sur les principes suivants :

Objet	Principes	Commentaires
Envoi officiel	<u>Par l'Autorité Organisatrice des Transports au Préfet compétent</u>	Comme pour les Dossiers de Sécurité des projets (nouveau système ou modification substantielle d'un système existant).
Nombre de dossiers	A voir au cas par cas mais <u>au moins en 3 exemplaires</u>	Pour les Dossiers de Sécurité des projets, le décret STPG prévoit 4 exemplaires.
« Complétude »	<u>Délai = 2 mois</u>	Comme pour les Dossiers de Sécurité des projets.
Instruction	<u>Délai = 4 mois</u> (à compter de la déclaration de « complétude »)	1 mois de plus que pour les Dossiers de Sécurité des projets pour tenir compte de l'absence de dossiers préalables à la transmission du DS Régularisé (pas de DDS, DPS ou de dossiers « Jalons »).

S'agissant des méthodes de travail, il est proposé de s'appuyer sur les principes suivants :

Objet	Principes	Commentaires
Utilisation des documents existants dans les réseaux :	Possibilité d'utiliser les données techniques existantes dans les réseaux pour nourrir les différentes pièces du DSR	Les données en question devront néanmoins répondre aux attendus du DSR et aux besoins des services de contrôle de l'Etat.
Élaboration de DSR « test » :	Possibilité de prévoir quelques DSR « tests » avant la production / instruction des DSR « officiels »	<p>Elle vise à permettre des échanges de travail en amont des transmissions officielles afin de cerner au mieux les attentes et les possibilités des uns et des autres, et d'appréhender sur la base de quelques exemples concrets le volume de travail associé à la production et à l'instruction des DSR.</p> <p>Cette démarche doit ainsi contribuer à identifier en amont les points sensibles de la procédure et à anticiper d'éventuelles difficultés (même logique que les dossiers « jalons »).</p>

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 7 / 18

.1. Renseignements généraux :

1.1. Identification de l'autorité organisatrice des transports et de l'exploitant.

Identification de l'autorité organisatrice des transports (désignation, statut juridique, représentants, champ de compétences,...) et, le cas échéant, de l'organisme auquel celle-ci a donné mandat pour la représenter pour le suivi du système en exploitation.

Présentation de l'organisme auquel l'autorité organisatrice des transports a confié l'exploitation du système de transport (désignation, statut juridique, représentant, principales missions confiées par l'AOT, échéances du contrat en cours,...).

Ces présentations pourront utilement être accompagnées d'un organigramme général des 2 entités.

1.2. Description synthétique du système de transport ou de la ligne.

Présentation des principales caractéristiques du système en exploitation (description générale de la ligne : écartement, nombre de voies, implantation géographique, longueur, nombre et type de gares ou haltes, zone d'implantation des dépôts et ateliers, ouvrages d'art singuliers – ex : viaduc et tunnels de grande longueur, viaduc et tunnel difficile d'accès,... -, nombre de passages à niveau...).

Un plan de situation du système sera fourni.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 8 / 18

.2. Description technique et fonctionnelle du système de transport

2.1. Plans et profils d'ensemble du système de transport et de son environnement.

- ✓ Plan d'ensemble du système dans son environnement faisant apparaître la localisation des gares, stations et dépôts (échelle 1/100 000^{ème} à 1/250 000^{ème}) ;
- ✓ Planches de détail de la ligne au 1/25 000^{ème} avec repérage kilométrique des PN, des gares/haltes, des tunnels et des ponts (L>10m) ;
- ✓ Document de présentation du profil en long de la ligne faisant apparaître les points kilométriques ainsi que la localisation des points singuliers : embranchements, PN, gares/haltes, tunnels, viaduc (L>10m), courbes (R<300m) ;

2.2. Description synthétique des voies, appareils de voie et des gares/haltes.

- ✓ Profil(s) en travers type(s) de la plate-forme faisant apparaître la largeur d'emprise ferroviaire minimale ainsi que les gabarits statique et dynamique des matériels roulants ;
- ✓ Fiche synthétique relative aux caractéristiques géométriques de la voie : pente maximale, rayon de courbure minimal de la ligne, dévers maxi en courbe, limite des gauches (ou contre dévers) admissibles, largeur de l'entrevoie
- ✓ Document descriptif de l'armement courant de la voie par grande section (masse linéaire du rail, travelage et type de fixations)
- ✓ Notice sur le fonctionnement et la commande des appareils de voie (en voie principale, en garage ou dépôt).
- ✓ Plans de voies schématiques des gares/haltes et dépôts.

2.3. Description des ouvrages d'art.

- ✓ Ponts et viaducs :
 - Liste des ouvrages de plus de 2,00 m d'ouverture avec indication de leur ouverture, numérotation et repérage ;
 - Vue en élévation, coupe transversale type et principales caractéristiques des ouvrages singuliers ;
- ✓ Ouvrages de soutènement :
 - Liste des ouvrages de plus de 2,00 m de hauteur avec indication de leur longueur et de leur hauteur maximale, numérotation et repérage ;
 - Coupe transversale type et principales caractéristiques des ouvrages singuliers ;
- ✓ Tunnels :
 - Liste des ouvrages avec indication de leur longueur, numérotation et repérage ;
 - Coupe transversale type ;
 - Document présentant les dispositions constructives et les équipements existants en matière de prévention, de protection et de lutte contre les risques d'incendie et de panique dans les ouvrages de plus de 300 m de longueur (cf. éléments demandés dans le cadre des travaux du GT national *ad hoc*).

2.4. Description synthétique du matériel roulant, y compris les véhicules de service.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 9 / 18

1. Fiches descriptives du matériel roulant, hors matériel remorqué dédié au fret et matériel dédié aux chantiers et à l'entretien de l'infrastructure, présentant les principales caractéristiques techniques et de performances du matériel roulant.

2. Pour le matériel roulant voyageurs et les véhicules tracteurs (cf. éléments demandés dans le cadre des travaux du GT national *ad hoc*) :

- Schémas ou plans faisant apparaître les principales caractéristiques géométriques ;
- Document précisant la signalétique utilisée ;
- Descriptif des principaux équipements et fonctions :
 - × Freinage,
 - × Portes,
 - × Dispositifs d'alarme
 - × Dispositifs d'évacuation
 - × Vigilance du conducteur
 - × Précision et disponibilité de l'information vitesse
 - × Avertisseurs sonores et lumineux
 - × Signalisation et éclairage extérieurs au véhicule
 - × Dispositifs concourant à la sécurité de l'agent de conduite
 - × Boucles de sécurité
 - × Éclairage de secours
 - × Communication
 - × Arrêt automatique
 - × Tenue aux efforts statiques et à la fatigue
 - × Tenue aux efforts de collision et de compression
 - × Roulement
 - × Non agressivité de l'aménagement extérieur
 - × Chasse-corps
 - × Non agressivité de l'aménagement intérieur
 - × Résistance au vandalisme
 - × Résistance à l'incendie
 - × Enregistrement des événements de marche (boîte noire)
 - × Dispositif d'aide au shuntage
 - × Dispositions spécifiques à la cabine de conduite (ergonomie)
- Identification des éléments de sécurité.

3. Pour le matériel d'entretien :

- Schémas ou plans faisant apparaître les principales caractéristiques géométriques ;
- Descriptif des principaux équipements et fonctions.

2.5. Description synthétique des installations techniques et de sécurité (systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle et de communication).

✓ Signalisation ferroviaire lumineuse :

- Description générale du système d'exploitation utilisé et du fonctionnement de la signalisation ferroviaire lumineuse présentant notamment :
 - ✓ Les schémas d'implantation de la signalisation ferroviaire et des équipements associés (appareils de voie, systèmes de commande et de détection, signaux ferroviaires lumineux,...) ;
 - ✓ Les modalités de commande et de suivi de chaque mission (automatisées ou non).

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 10 / 18

- Une description des fonction de sécurité (analyse fonctionnelle, spécifications fonctionnelles ou de besoins,...),
- L'identification des éléments de sécurité.
- Document décrivant les différents signaux ferroviaires lumineux présents sur le réseau ainsi que leur signification.
- ✓ Signalisation ferroviaire statique :
 - Document décrivant les différents signaux ferroviaires statiques présents sur le réseau ainsi que leur signification,
- ✓ Passages à niveau :
 - Document décrivant la typologie des équipements des passages à niveau rencontrés sur la ligne (gardé, non gardé, automatique, sans barrière) ;
 - Description des systèmes de sécurisation des passages à niveau automatisés ;
 - Liste numérotée des passages à niveau avec indication de leur catégorie de classement et de leur régime de fonctionnement ;
 - Arrêtés préfectoraux de classement des PN.
- ✓ Circuit de distribution de l'énergie électrique de traction (le cas échéant) :
 - Description du système d'alimentation électrique, courant de traction, schémas d'implantation des sous-stations de redressement,
 - Schéma(s) électrique(s) type(s) des sous-stations (en Pi, en T),
 - Description des dispositions techniques mises en œuvre pour la protection du public contre les risques d'électrisation et d'électrocution,
 - Descriptif technique de la caténaire et des dispositifs de supports et de suspente.
- ✓ Systèmes de télécommunication : Descriptif du fonctionnement, de l'architecture et de la couverture du(des) réseau(x) de communication.

2.6. Réserve. (sans objet pour le DSR)

2.7. Réserve. (sans objet pour les chemins de fer secondaires)

2.8. Nomenclature détaillée de la documentation technique et de sécurité.

Recensement de l'ensemble de la documentation technique relative au système (désignation et référence des documents, auteur, gestionnaire et lieu de conservation).

2.9. Historique du système de transport ainsi que description synthétique des principales évolutions ayant trait ou ayant un impact sur la sécurité intervenues au cours des dix dernières années précédant l'établissement du dossier de sécurité.

Recensement et description des principales évolutions en lien avec la sécurité apportées au système au cours des 10 dernières années ou, à défaut, depuis sa mise en exploitation.

Cette présentation comportera une description sommaire de l'évolution, de son objet et de sa date mise en oeuvre. Le cas échéant, un bilan de l'efficacité (REX) de la modification considérée sera présenté.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 11 / 18

.3. Risques naturels et technologiques

3.1. Identification des risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du système de transport ou que le système de transport peut aggraver, induire ou comporter.

Description de la nature des différents risques extérieurs à caractère naturel ou technologique, susceptibles d'affecter la sécurité du système ainsi que des risques que le système peut présenter pour son environnement immédiat (ex : chutes de pierres ou de blocs, départs de feu,...).

Identification à l'aide du repérage kilométrique des zones où sont concentrés ces risques.

3.2. Justification des mesures destinées à prévenir ces risques.

Exposé et justification des mesures de surveillance ou de contrôle mises en place pour chacun de ces risques et, éventuellement, des mesures prévues pour en limiter la portée.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 12 / 18

.4. Sécurité du système de transport

4.1. Réserve.

4.2. Objectifs de sécurité : présentation des objectifs de sécurité ayant fait l'objet d'un indicateur de suivi durant l'exploitation du système.

Présentation des indicateurs de suivi du niveau de sécurité du système mis en place par l'exploitant et l'autorité organisatrice des transports.

4.3. Caractérisation du niveau de sécurité du système et de son maintien dans le temps, réalisée selon l'une ou l'autre des méthodes suivantes, éventuellement combinées :

4.3.1. Démonstration de sécurité : démonstration, après analyse du système dans son ensemble, des sous-systèmes et des interfaces, selon la norme européenne EN 50126 ou selon toute autre méthode reconnue, que l'ensemble des événements redoutés et leurs causes ont été identifiés et que les dispositions de conception, de construction, d'exploitation et d'organisation mises en oeuvre permettent tout au long de la vie du système de prévenir ces événements et d'en limiter les conséquences.

4.3.2. Diagnostic de sécurité du système de transport, tenant compte :

- *des caractéristiques techniques et fonctionnelles ;*
- *des caractéristiques de la conception, de la construction et de l'exploitation ;*
- *des évolutions apportées au système de transport ;*
- *des accidents, incidents et événements notables survenus sur le système de transport ;*
- *des accidents, incidents et événements notables survenus sur des systèmes de transport comparables et portés à la connaissance de l'exploitant par les autorités de contrôle ;*
- *des recommandations émises par les autorités de l'État ;*
- *des enseignements tirés de l'exploitation, dont ceux tirés des exercices de sécurité et du dispositif d'évaluation et de contrôle du niveau de sécurité lorsque ce dispositif existe.*

Ce diagnostic doit couvrir la période des dix dernières années précédant l'établissement du dossier de sécurité. Le diagnostic, établi sur la base d'une analyse préliminaire des dangers limitée au niveau des sous-systèmes, doit couvrir a minima les sous-systèmes et les risques suivants :

4.3.2.1. Matériel roulant ;

4.3.2.2. Énergie électrique de traction (le cas échéant) ;

4.3.2.3. Singularités du système ;

4.3.2.4. Circulations des trains au regard des principes d'exploitation ;

4.3.2.5. Systèmes de signalisation ferroviaire ;

4.3.2.6. Réserve (sans objet pour les chemins de fer secondaires) ;

4.3.2.7. Risques d'incendies, phénomènes de panique et accessibilité des secours ;

4.3.2.8. Tout risque mis en évidence par l'analyse des accidents, incidents et événements notables survenus durant l'exploitation.

L'exploitant devra apporter la démonstration que le système de transport offre un niveau de sécurité satisfaisant.

A cet effet, deux démarches sont proposées :

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 13 / 18

a) Analyse des risques :

Démonstration de la sécurité du système à travers la présentation d'une analyse des risques liés au fonctionnement et à l'environnement du système présentant l'ensemble des situations et des causes, notamment extérieures, pouvant conduire à un événement susceptible de mettre en jeu la sécurité des personnes transportées ou des tiers, ainsi que les mesures prévues pour y remédier.
 Cette analyse doit être élaborée selon la méthodologie proposée par la norme NF-EN 50126 ou selon toute autre méthode reconnue.

b) Diagnostics de sécurité :

Démonstration de la sécurité du système à travers la présentation de diagnostics de sécurité portant au moins sur les éléments ou items suivants :

- ✓ Matériel roulant ;
- ✓ Énergie électrique de traction ; *(le cas échéant)*
- ✓ Singularités du système, **(incluant les PN)** ;
- ✓ Circulations des rames au regard des principes d'exploitation ;
- ✓ Systèmes de signalisation ferroviaire ;
- ✓ Risques d'incendies, phénomènes de panique et accessibilité des secours (cf. conclusions des travaux du GT national *ad hoc* et guide technique STRMTG correspondant) ;
- ✓ Tout risque mis en évidence par l'analyse des accidents, incidents et événements notables survenus durant l'exploitation **(incluant les chutes de blocs)**.

Ces diagnostics « ciblés » seront menés à la lumière notamment des caractéristiques techniques et fonctionnelles du système, de ses conditions d'exploitation et de maintenance et du retour d'expérience sur les incidents et accidents survenus au cours des 10 dernières années d'exploitation ou, à défaut, depuis la mise en service du système.

A cet effet, on retiendra la définition suivante du « diagnostic de sécurité » :

« Description et analyse de l'état et du fonctionnement d'un système (ou d'une partie constitutive d'un système) visant à identifier ses points forts et ses éventuelles insuffisances techniques, fonctionnelles ou opérationnelles, vis-à-vis de la sécurité et à proposer, le cas échéant, des actions d'amélioration tenant compte des contraintes techniques et économiques entourant ce système ».

Le diagnostic de sécurité peut notamment donner lieu à la réalisation d'essais et/ou d'observations permettant de confirmer ou d'infirmer l'existence d'une insuffisance impactant la sécurité.

4.4. Solidité des ouvrages :

4.4.1. Description de la méthode de suivi des ouvrages ;

Exposé général de l'organisation mise en place pour la surveillance et le diagnostic des pathologies et l'entretien ou la réparation des ouvrages d'art.

A partir du recensement des ouvrages conduit selon les dispositions du paragraphe 2.3, présentation du suivi individuel des ouvrages d'art présents sur le système et de la méthode de programmation éventuelle d'opérations de réfection ou de renouvellement (selon le degré d'urgence des interventions).

4.4.2. Fourniture des trois derniers procès-verbaux de contrôles.

Fourniture des trois derniers rapports de visite annuelle des ouvrages d'art. Pour les ouvrages anciens, il conviendra de fournir le dernier rapport d'inspection détaillée.

5. Organisation pour la sécurité et la qualité

5.1. Liste des EOQA intervenus dans le cadre du présent dossier.

Identification des différents EOQA intervenus dans l'évaluation de la sécurité du système et à la présentation de leur mission respective (plan(s) d'intervention).

En complément, et à des fins pratiques, la présentation des différents intervenants EOQA pourra être synthétisée à l'aide du tableau suivant :

Éléments ou items :	EOQA
Cohérence globale du système et coordination (a)	
Circulation des trains au regard des principes d'exploitation (incluant les problématiques de cheminement aux abords et à travers l'emprise ferroviaire) (c)	
Risques extérieurs, risques naturels et technologiques (incluant les chutes de blocs) (d)	
Matériel roulant (e)	
Systèmes de signalisation (f)	
Ouvrages d'art (g)	
Risque d'incendies, phénomènes de panique et accessibilité des secours (h, i)	
Plate-forme, voies et appareils de voie (j)	
Énergie électrique de traction (k)	(Le cas échéant)
Singularités du système (incluant les PN) (f, j)	

5.2. Démonstration des critères d'indépendance des EOQA fixés à l'article 8 et, le cas échéant, à l'article 71 du décret susvisé relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Ce paragraphe présente l'analyse faite par chaque EOQA de son degré d'indépendance vis-à-vis des intervenants dans la maîtrise, la conception, la réalisation et l'exploitation du système ainsi que l'attestation qui en découle portant sur le respect des principes fixés par l'article 8 et, le cas échéant, par l'article 71 du décret « STPG ».

Les dérogations éventuelles accordées par l'administration en raison de l'engagement de certaines missions antérieurement à la publication de la réglementation (décret STPG notamment) doit être justifiée.

5.3. Démarche et organisation mises en oeuvre pour la qualité et la sécurité lors des évolutions du système de transport identifiées au 2.9 ci-avant.

Ce paragraphe donne lieu à la description de la démarche et de l'organisation mise en place en matière d'assurance de la qualité et de la sécurité lors des évolutions significatives apportées au système et référencées au chapitre 2.9 ci-dessus (règles et référentiels méthodologiques pris en compte, identification des différents intervenants et présentation de leurs rôles respectifs,...).

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 15 / 18

.6. Personnes à mobilité réduite

6.1. Description des dispositions destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Présentation des dispositions visant à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite, en particulier dans le cadre de l'accès aux voitures, des circulations sur les quais et des traversées des voies ferrées.

.7. Référentiels

7.1. Liste des référentiels législatifs, réglementaires et normatifs en usage durant l'exploitation du système de transport.

Liste des référentiels législatifs, réglementaires et normatifs pris en compte dans le cadre de l'exploitation du système dans les domaines de la sécurité et de la qualité. Des référentiels anciens ou provenant de système comparable et appliqués au réseau dont il s'agit peuvent être cités. Les deux listes ci-dessus doivent être présentées par sous-système.

.8. Liste des événements d'exploitation du système de transport

A l'exception des systèmes exploités depuis moins de 10 ans, les événements et enseignements visés aux paragraphes suivants couvrent *a minima* la période des dix dernières années précédant l'établissement du Dossier de Sécurité de régularisation.

8.1. Liste et description succincte des accidents, incidents graves et événements notables pour la sécurité survenus sur le système de transport, identification synthétique de leurs causes ;

Recensement et présentation des événements marquants (accidents ou incidents graves ou qui auraient pu l'être, quasi-accidents significatifs) au plan de la sécurité survenus depuis la mise en exploitation du système.

Cette présentation comportera une description sommaire de l'événement considéré, de son déroulement, de ses causes avérées et/ou supposées, des mesures techniques et opérationnelles prises et/ou prévues en conséquences et, dans la mesure du possible, d'un bilan de l'efficacité de ces mesures.

8.2. Rappel des accidents et incidents graves survenus sur des systèmes de transport comparables portés à la connaissance de l'exploitant par les autorités de contrôle, et dont des enseignements ont été tirés ; (à compléter)

8.3. Rappel des recommandations émises par les autorités de l'État ; (à compléter)

8.4. Enseignements divers tirés de l'exploitation du système, dont ceux tirés des exercices de sécurité et du dispositif d'évaluation et de contrôle du niveau de sécurité lorsque ce dispositif existe.

Présentation des principaux enseignements tirés de l'exploitation du système, et en particulier de ceux issus du REX sur l'accidentologie, des exercices périodiques de sécurité et du dispositif d'évaluation et de contrôle du niveau de sécurité (lorsqu'il existe).

Autant que faire se peut, seront également présentés les mesures techniques et opérationnelles prises et/ou prévues en regard de ces enseignements et, dans la mesure du possible, le bilan de l'efficacité de ces mesures.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 16 / 18

.9. Fourniture des rapports de sécurité des EOQA et, le cas échéant, des organismes notifiés

9.1. Fourniture des rapports de sécurité des EOQA comportant les conclusions mentionnées au 5 de l'annexe 6 du présent arrêté.

Ce paragraphe est constitué du (des) rapport(s) de l'EOQA (des EOQA) concernant la sécurité du système au vu des éléments présentés dans le dossier, en particulier du descriptif technique et fonctionnel présenté au paragraphe 2, des analyses et/ou diagnostics fournis au chapitre 4 et des conditions d'exploitation et de maintenance du système.

Conformément à l'annexe 5 de l'arrêté susmentionné du 23 mai 2003, les conclusions du (des) EOQA sont classées selon l'une des 3 rubriques ci-après :

- ✓ Sécurité satisfaisante ou **défauts de sécurité mineurs**,
- ✓ **Défauts de sécurité significatifs**,
- ✓ **Défauts de sécurité « majeurs »**.

A cet effet, on retiendra les définitions suivantes :

- ✓ **Défaut de sécurité « mineur »** : **Défaut du système ne laissant craindre aucun risque inacceptable à court ou moyen terme.** La résolution d'un tel défaut doit intervenir sur le long terme et peut s'inscrire dans le cadre de programmes périodiques de maintenance corrective,
- ✓ **Défaut de sécurité « significatif »** : **Défaut du système laissant craindre un risque inacceptable à court ou moyen terme. Un tel défaut est susceptible d'entraîner l'interruption de l'exploitation s'il n'y est pas remédié et suppose donc la mise en œuvre d'un programme d'améliorations du système à court ou moyen terme.** L'exploitation pourra être poursuivie, le cas échéant de manière dégradée, moyennant la mise en place de dispositions conservatoires (techniques et/ou opérationnelles) dans l'attente de la mise en œuvre de ce programme.
- ✓ **Défaut de sécurité « majeur »** : **Défaut du système laissant craindre un risque inacceptable de manière imminente. Un tel défaut impose l'interruption immédiate de l'exploitation et suppose donc la mise en œuvre d'un programme d'améliorations du système avant tout retour à une exploitation nominale.** Une exploitation dégradée pourra éventuellement être envisagée moyennant la mise en place, à titre conservatoire, de dispositions (techniques et/ou opérationnelles).

9.2. Réserve (sans objet pour les chemins de fer secondaires).

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 17 / 18

.10. Conclusion du dossier de sécurité. - Observations de l'autorité organisatrice des transports

Ce paragraphe présente les éléments de réponses de l'autorité organisatrice des transports aux conclusions figurant dans le(s) rapport(s) de l'EOQA (des EOQA).

Le cas échéant, ces éléments préciseront le programme des améliorations qui seront apportées au système de transport ainsi que les dispositions techniques et/ou opérationnelles qu'il est prévu de mettre en place dans l'attente de leurs mises en œuvre.

Concernant les problématiques relatives aux conditions de sécurité dans les tunnels, il conviendra de se référer :

- **aux conclusions du groupe de travail national mis en place par le STRMTG en 2007 pour examiner spécifiquement ces sujets,**
- **et au guide technique STRMTG correspondant.**

L'avis de(s) EOQA concerné(s) sera demandé sur la pertinence de ce programme éventuel ainsi que sur les dispositions transitoires éventuellement proposées.

STRMTG	Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) Les guides d'application <i>1.1-GA CFS-Contenu détaillé du DSR-Version 1</i>	Version 1 du 02/04/08
		Page 18 / 18

.Annexe 1 : Glossaire

Se référer au guide d'application STRMTG :

« *Système de transport public guidés urbains de personnes*
***Glossaire associé aux guides STRMTG* »**