

Systemes de transport public guidés urbains de personnes

Dossier de Sécurité « *Actualisé* »

Explicitation des articles 34 et 35 du
décret « STPG » n° 2003 – 425 du 9 mai
2003 et de l'arrêté du 17 janvier 2014
relatif aux DSA

Objet et application :

Conformément au décret n°2010-1580 *relatif au 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 les modalités de réalisation (notamment le périmètre) et le contenu attendu de chacune des pièces du dossier de sécurité actualisé (DSA) prévu par l'article 35 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 *relatif à la sécurité des transports publics guidés*, précisé par l'arrêté du 17 janvier 2014 *relatif aux dossiers de sécurité actualisés des systèmes de transport public guidés*.

Le présent guide est applicable aux systèmes de transport public guidés de personnes relevant du titre II du décret du 9 mai 2003 susmentionné, à l'exception des installations de remontées mécaniques.





Élaboration et diffusion :

Ce document a été élaboré en lien avec le groupe de travail national « *Dossier de Sécurité Actualisé* » mis en place par le STRMTG et chargé de préciser le contenu de ce dossier.

Il est destiné à l'ensemble des acteurs professionnels du secteur des transports publics guidés urbains de personnes (AOT, Exploitants, Maîtres d'œuvre, bureaux d'études, OQA, services de contrôle de l'État).

Historique des mises à jour :

N° de version	Date	Nature des versions
1	01/12/2014	Création du document

REDACTEUR(S)	VERIFICATEUR(S)		APPROBATEUR
Thibault CHATELUS Chargé d'affaires	Valérie de LABONNEFON Responsable de la division Tramways	Jérôme CHARLES Responsable de la division Métros et chemins de fer Locaux	Daniel PFEIFFER Directeur du STRMTG
			

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@developpement-durable.gouv.fr
www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1 ^{er} décembre 2014
	<i>GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1</i>	Page 3 / 22

Sommaire du document

.PRÉAMBULE :	4
.0. – PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	5
.CONTENU DÉTAILLÉ DU DSA.....	10
.1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX – ÉLÉMENTS DE CONTEXTE :	11
.2. HISTORIQUE DU SYSTÈME DE TRANSPORT, 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 DSA :	12
.3. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES NOUVEAUX IDENTIFIÉS AU COURS DES DIX DERNIÈRES ANNÉES ET MESURES DESTINÉES À PRÉVENIR CES RISQUES.....	13
.4. SÉCURITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT.....	13
.5. ORGANISATION POUR LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ – SUIVI DES PLANS D'ACTION ANTÉRIEURS.....	14
.6. PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.....	15
.7. DOCUMENTATION DE SÉCURITÉ.....	15
.8. ÉVÉNEMENTS D'EXPLOITATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT SUR LA PÉRIODE DES DIX DERNIÈRES ANNÉES.....	16
.9. FOURNITURE DES RAPPORTS DE SÉCURITÉ DES OQA ET, LE CAS ÉCHÉANT, DES ORGANISMES NOTIFIÉS.....	17
.10. OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	18
.ANNEXE 1 : GLOSSAIRE.....	19

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1 ^{er} décembre 2014
		Page 4 / 22

.ANNEXE 2 : MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES DSA.....20

.ANNEXE 3 : EXEMPLES DE SCÉNARIOS DE CALENDRIERS DE DÉPÔT DES DSA.....22

.Préambule :

Rappel des articles 34 et 35 du décret STPG :

Article 34 :

Le niveau de sécurité de tout système de transport doit être périodiquement réévalué. Cette réévaluation a pour objet de démontrer que l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 initialement arrêté demeure atteint, que les mesures correctives décidées à la suite d'éventuels incidents ou accidents survenus sur ce système ou sur des systèmes comparables ont été effectivement mises en œuvre et ont amélioré le niveau de sécurité et que les différentes modifications apportées au système ne remettent pas en cause le niveau de sécurité.

Article 35 :

Six mois au moins avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de l'autorisation de mise en service ou dix ans au plus après l'avis du préfet sur la précédente réévaluation de sécurité, l'autorité organisatrice des transports transmet au préfet du département dans lequel est implanté le système un dossier de sécurité actualisé, compte tenu des modifications apportées au système et de l'expérience acquise au cours de l'exploitation, ainsi que le règlement de sécurité de l'exploitation et le plan d'intervention et de sécurité actualisés.

Ces dossiers sont soumis à l'avis d'un expert ou organisme qualifié agréé (OQA).

Le préfet fait part de ses observations sur ces dossiers et peut, dans l'attente de leur prise en compte, imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Un arrêté conjoint du ministre chargé de la sécurité civile et du ministre chargé des transports précise en tant que de besoin la composition du dossier de sécurité actualisé.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 5 / 22

.0. – Principes généraux

.0.1 - Objet du DSA.

Le DSA répond aux objectifs suivants :

- ✓ disposer d'une synthèse globale des différentes évolutions du système intervenues au cours des 10 dernières années,
- ✓ situer le système dans l'environnement réglementaire, extérieur et technique, compte tenu de leur évolution,
- ✓ mettre en perspective l'organisation du REX avec sa production (plans d'action, enseignements, suivi associé, ...) sur la période considérée,
- ✓ vérifier l'absence de dérive dans le temps de la sécurité du système, notamment au regard de l'ensemble des modifications survenues sur le système global pendant la période des 10 ans,
- ✓ intégrer l'impact de la politique des gestionnaires du système dans leur ensemble (dont celles des gestionnaires d'infrastructures et des gestionnaires de voirie) sur son niveau de sécurité,
- ✓ le cas échéant, regrouper dans un même dossier toutes les informations relatives à une ligne ou un ensemble cohérent (voir 2ème puce du paragraphe .0.2.3) déterminé par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), afin de centraliser l'information qui peut être contenue dans plusieurs dossiers de sécurité (au sens large) différents.

Les éléments à présenter dans le DSA ainsi que la mission OQA associée (notamment la caractérisation de « défauts de sécurité ») restent dans l'esprit des éléments demandés pour un DSR. Des adaptations sont néanmoins prévues.

.0.2 - Calendrier de fourniture et périmètre du DSA.

.0.2.1 - Modalités prévues par le décret STPG

En application de l'article 35 du décret du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, un Dossier de Sécurité Actualisé (DSA) doit être transmis au Préfet par l'Autorité Organisatrice des Transports concernée pour tout système de transport guidé urbain en service tous les dix ans :

- six mois au moins avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de l'autorisation de mise en service (suite à un DS),
- ou dix ans au plus après l'avis / les observations du préfet sur la précédente réévaluation de sécurité (suite à un DSA ou un DSR).

Les observations finales rendues par le préfet sur le DSA qui font courir le délai de 10 ans sont rendues après que le préfet a recueilli toutes les observations et les avis des autres organismes, notamment ceux en charge des opérations de secours.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1 ^{er} décembre 2014
		Page 6 / 22

.0.2.2 - Principes retenus pour une approche systémique

Au vu des objectifs décrits ci-dessus, la réévaluation de la sécurité effectuée pour l'établissement du DSA doit porter sur le système global. Le principe de la réévaluation est une approche systémique qui ne s'applique pas aux éléments constitutifs du système de transport pris isolément, mais sur l'ensemble.

L'autorisation de mise en service qui déclenche le délai de 10 ans à l'issue duquel doit être établi le DSA est celle qui porte sur les créations de linéaires de transports guidés urbains (création de lignes et prolongements de la partie ouverte au public). Les autorisations relatives à d'autres modifications substantielles apportées aux systèmes de transport (par exemple renouvellement du matériel roulant ou du système d'exploitation) ne déclenchent donc pas de procédure d'actualisation dans un délai de 10 ans.

.0.2.3 - Organisation des DSA par rapport au réseau concerné et aux dossiers de sécurité déjà réalisés

La proposition de l'organisation des DSA revient à l'AOT, en charge de son établissement et de son dépôt. Cette proposition doit être convenue avec le service de contrôle.

Les principes suivants constituent de bonnes pratiques, dans l'esprit de la réévaluation globale du système de transport.

- *Un dossier pour l'ensemble de chaque ligne (qui inclut l'ensemble des prolongements, par opposition à un dossier par prolongement) :*
Ce regroupement est le minimum souhaité. Il est de plus en accord avec l'approche système, pour ne pas morceler l'information ; les DSA sont l'occasion de regrouper les éléments sur l'intégralité de chaque ligne ; une partie de ligne peut ainsi voir sa sécurité réévaluée avant l'échéance de 10 ans qui lui est propre. Le délai de 10 ans associé repart alors de l'émission des observations du Préfet sur le DSA en question.
- *Un dossier par réseau ou partie de réseau pertinents :*
Des particularités peuvent justifier la réalisation d'un DSA groupé pour un ensemble de lignes, par exemple dans le cas de lignes co-exploitées (plusieurs exploitants sur la même ligne ou portion de linéaire), reconfigurées (ex : transfert d'une partie de linéaire d'une ligne à l'autre), voire d'un réseau maillé avec de nombreux troncs communs ; le cas échéant, le périmètre du RSE pourrait être suivi.
De même que précédemment, ceci constitue une démarche favorable à une vision d'ensemble de la sécurité.
- *Périodicité associée :*
Dans le cas de dossiers groupés, la périodicité reste de 10 ans.
Plusieurs cas sont possibles selon l'organisation des dossiers déposés dans les années antérieures, en ne dépassant pas toutefois le délai de 10 ans quel que soit le DS/DSR couvrant du linéaire pris en référence.
Les différents cas sont décrits par des exemples dans un schéma de synthèse, présenté en annexe 3.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1 ^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 7 / 22

- *Cas particuliers si le réseau / ligne a fait l'objet d'un DSR :*
 - **(cas C et D de l'annexe 3)** : dans le cas d'un réseau, ligne ou partie de ligne couvert par un DSR (y compris pour un DSR déposé avant 2010), le délai des 10 ans avant dépôt du DSA associé court à partir de la date d'émission des observations du préfet sur le DSR, conformément à l'article 35 du décret STPG.
 - **(cas E de l'annexe 3)** : dans le cas d'une ligne comptant des extensions, ayant fait l'objet de l'approbation de DS avant 2010, mais ayant également fait l'objet du dépôt d'un DSR pour la partie en service avant 2003, plusieurs cas sont possibles :
 - **(cas E1 de l'annexe 3)** : si ces extensions ont été formellement couvertes dans le périmètre du DSR, un DSA spécifique pour ces extensions n'est pas exigé et le délai de 10 ans court à partir de la date d'émission des observations du préfet sur le DSR. Ceci est vrai à condition que le DSR soit une « photographie » exhaustive du système au moment de son dépôt, et qu'il couvre donc bien les modifications / prolongements survenus entre 2003 et la date de son dépôt ;
 - si ces extensions n'ont pas été couvertes dans le périmètre du DSR, un DSA est nécessaire afin de ne pas dépasser le délai réglementaire des 10 ans ; l'approche système va plutôt dans le sens d'étendre autant que possible le champ de couverture de ce DSA ; une possibilité pour traiter ce cas particulier (**E2 de l'annexe 3**) est développé dans la partie suivante (première puce).

En résumé :

La pratique encouragée est donc de déposer le premier DSA dans le délai de 10 ans suivant l'autorisation délivrée au titre du premier DS ou les observations émises sur la base du DSR, en intégrant, par anticipation, les extensions ayant fait l'objet de DS plus récents. Ce premier DSA est le point de départ du délai du DSA suivant pour tout le linéaire couvert.

Ces principes sont décrits par des exemples dans un schéma de synthèse, présenté en annexe 3.

.0.3 - Lien avec les pièces des dossiers antérieurs.

Pour rappel, l'article 2 de l'arrêté DSA dispose que « *lorsqu'une pièce justificative correspond à la mise à jour d'une pièce déjà transmise dans le cadre d'un autre dossier, la pièce consolidée doit être fournie* ».

En pratique, les principes suivants peuvent être appliqués :

- **(cas E2 de l'annexe 3)** : si le périmètre de couverture du DSA est très proche de celui du DSR sur la même ligne (ex : le DSA couvre uniquement des extensions de faible longueur non couvertes par le DSR), une analyse d'impact des évolutions survenues entre-temps sur les pièces du DSR apparaît acceptable au vu des similitudes de contenu entre DSR / DSA et compte tenu du fait qu'il aurait été acceptable que ces extensions soient couvertes formellement par anticipation dans le DSR ; une bonne pratique est d'analyser ces impacts sur les pièces 2.x et suivantes du DSR ;
- lorsque le descriptif fonctionnel du système dans la pièce d'origine est déjà bien réalisé sous forme d'un document réutilisable (ex : Pièce 2 d'un DSR au format texte), et que les mises à jour nécessaires suite aux modifications survenues sont relativement nombreuses, une pratique encouragée est de repartir du texte initial et de l'actualiser en identifiant ces mises à jour de façon claire ;
- si les annexes sont disponibles facilement au format électronique ou ont été mises à jour

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 8 / 22

depuis le dossier précédent, elles doivent être de nouveau annexées au DSA ;

- si les annexes n'ont pas évolué depuis le dossier précédent et qu'elles sont difficiles à obtenir au format électronique ou très volumineuses, un renvoi au dossier précédent est acceptable.

.0.4 - Rapport OQA, RSE et PIS.

Conformément aux dispositions du décret STPG, le DSA est soumis à l'évaluation d'un (ou plusieurs) Organisme(s) Qualifié(s) agréé(s).

La mission d'évaluation de l'OQA sur le DSA fait l'objet d'un guide d'application spécifique du STRMTG.

Le DSA est, par ailleurs, accompagné du Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) et du Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) du système considéré, établis respectivement conformément aux annexes 5 et 7 de l'arrêté du 23 mai 2003.

Conformément à l'arrêté du 17 janvier 2014 relatif aux DSA, si le RSE a été mis à jour ou actualisé un document consolidé doit être transmis. Ses parties modifiées par rapport au document antérieur sont identifiées clairement.

.0.5 - Modalités de transmission et d'instruction du DSA.

L'article 35 du décret « STPG » ne précisant pas les modalités d'instruction du Dossier de Sécurité Actualisé, les principes suivants sont retenus, par analogie avec les DS et DSR :

Objet	Principes	Commentaires
Envoi officiel	<u>Par l'Autorité Organisatrice des Transports au Préfet compétent</u>	Comme pour les autres Dossiers de Sécurité au sens large.
Nombre de dossiers	<u>A définir avec les services instructeurs.</u>	Possibilité que certaines copies soient des dossiers informatiques sur CD, à définir avec les services instructeurs Pour mémoire, en version papier, pour les Dossiers de Sécurité des projets, le décret STPG prévoit 4 exemplaires ; pour les DSR : au moins 3 exemplaires
Format	Format électronique encouragé (sauf plans liés à l'insertion urbaine papier)	

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 9 / 22

<i>Objet</i>	<i>Principes</i>	<i>Commentaires</i>
« Complétude »	<u>Délai = 2 mois</u>	Comme pour les autres Dossiers de Sécurité au sens large. Il est rappelé, qu'en application de l'article 3 de l'arrêté du 17 janvier 2014, les services compétents de l'État se réservent la possibilité de demander des renseignements complémentaires.
Instruction	<u>Délai = 4 mois</u> (à compter de la déclaration de « complétude »)	Même délai que celui prévu pour les DSR dans le guide d'application qui leur est consacré : 1 mois de plus que pour les Dossiers de Sécurité des projets.

S'agissant des méthodes d'élaboration des DSA, les principes suivants sont retenus, synthétisant les éléments évoqués dans les paragraphes précédents :

Objet	Principes	Commentaires
Utilisation des documents existants dans les réseaux :	Possibilité d'utiliser les données ou pièces techniques existantes dans les réseaux pour constituer les différentes pièces du DSA	Les données en question devront néanmoins répondre aux attendus du DSA et aux besoins des services de contrôle de l'État.
Utilisation des annexes des dossiers de sécurité antérieurs :	Possibilité de renvoyer vers les dossiers de sécurité antérieurs pour certaines annexes difficilement reproductibles (ex : plans volumineux)	Les annexes du DSA seront fournies autant que possible sous forme électronique, auquel cas il ne sera pas nécessaire de renvoyer à un dossier antérieur.
Gestion des modifications substantielles successives d'une ligne :	Constitution d'un DSA unique pour une ligne, même prolongée plusieurs fois depuis le décret STPG (cf § précédent)	Esprit du DSA : regroupement des différentes modifications du système dans un dossier unique et étude des éventuelles interfaces
Regroupement par ensemble cohérent de lignes :	Encouragement à regrouper des lignes dans un DSA commun, avec un périmètre pertinent à l'initiative du porteur du dossier (cf § précédent)	Exemples : co-exploitation, reconfiguration de lignes, réseau maillé, troncs communs... Le cas échéant, le périmètre du RSE pourrait être suivi.
Élaboration de DSA « génériques » :	Possibilité d'établir des DSA comportant des parties génériques, communes à plusieurs lignes ou ensembles de lignes	Une certaine continuité sera recherchée avec les éventuels DSR génériques établis 10 ans auparavant. Le cas échéant, les DSA avec parties génériques devront prendre en compte les éléments du REX sur l'instruction des dossiers génériques précédents (DSR).

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 10 / 22

.Contenu détaillé du DSA

Les chapitres ci-après ont pour objet d'explicitier le contenu du DSA et d'apporter des précisions sur les pièces demandées dans l'annexe de l'arrêté du 17 janvier 2014.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 11 / 22

.1. Renseignements généraux – éléments de contexte :

Les chapitres ci-après contiendront les éléments suivants :

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 en charge du suivi du système en exploitation, lorsqu'il est différent de l'AOT,
- ✓ 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, identification éventuelle d'un changement de DSP, évolutions du contrôle interne,...),

Ces 2 présentations pourront utilement être accompagnées d'un organigramme général des 2 entités, mis à jour.

1.2. Description synthétique du système de transport ou de la ligne en précisant le périmètre du Dossier de Sécurité Actualisé.

Présentation des principales caractéristiques du système en exploitation (type de système, implantation géographique, longueur, nombre de stations,...).

A cet effet, est notamment fourni dans ce chapitre un plan de situation du système (échelle à adapter selon le linéaire du système).

Le cas échéant, identification des éventuelles spécificités du système (zones de manœuvre complexes, voie unique, pentes ou rampes importantes, ouvrages d'art singuliers, technologies particulières,...).

Le champ de couverture du DSA est également clarifié vis-à-vis du linéaire concerné (ligne, extensions, ensemble cohérent de lignes... en lien avec les principes décrits dans le paragraphe .0.2)

1.3. Copie intégrale du dossier de sécurité initial (ou du précédent dossier de sécurité actualisé) à la demande éventuelle du préfet.

Les services instructeurs du préfet disposent déjà des dossiers de sécurité antérieurs. Une transmission du ou des dossiers précédents (selon le périmètre de couverture du DSA) n'est donc pas exigée systématiquement. Cependant, le préfet peut en faire la demande au cas par cas.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 12 / 22

.2. Historique du système de transport, 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 DSA :

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
2.0– Historique du système	Récapitulatif des modifications substantielles et des prolongements mis en service depuis le décret STPG et des dossiers de sécurité (DS, DSR et év. DSA) associés au système Champ d'évaluation du DSA	Clarifier la couverture du DSA Tracer les dossiers de sécurité antérieurs relatifs au système
2.1 – Évolutions du système (hors insertion urbaine) ayant un impact sur la sécurité intervenues au cours des 10 années précédentes	Récapitulatif et description des modifications évoquées avec les services de contrôle, <u>qu'elles soient substantielles ou non</u> , pour les sous-systèmes suivants : - voies, appareils de voie et stations, - ouvrages d'art, (ouvrages nécessaires au fonctionnement du système (reprenant tout ou partie des efforts de la charge de la plate-forme)), incluant un suivi des actions imposées par les contrôles techniques de solidité, - matériel roulant, - aide à l'exploitation, signalisation, - distribution de l'énergie électrique (dont solidité de la LAC et de ses ancrages) Référence des dossiers d'intention, DS associés	Par opposition au contrôle de l'exploitation « au fil de l'eau », avoir une perspective sur la tendance générale du niveau de sécurité dans le long terme par la somme des modifications qu'il a subies et non pas sur le très court terme au coup par coup
2.2 – Évolutions des conditions de circulation, de partage de la voirie et de fonctionnement des carrefours (systèmes tramways uniquement)	Compilation des modifications faites en ce qui concerne l'insertion urbaine : liste et descriptif succinct Dossiers carrefours mis à jour, au format numérique En l'absence de plans de récolement, des reportages photos et/ou une vidéo de la ligne à jour sont acceptables	Identifier les évolutions de l'insertion urbaine du système
2.3 – Évolution des conditions d'exploitation et maintenance	- Exploitation : heures de service, fréquence, données de trafic et évolution depuis 10 ans, - Maintenance : évolutions intervenues sur l'organisation de la maintenance sécuritaire (dont plans/pas de maintenance)	Évaluer l'évolution des conditions d'exploitation et du plan de maintenance à T+10

.3. Risques naturels et technologiques nouveaux identifiés au cours des dix dernières années et mesures destinées à prévenir ces risques.

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
3.1 – Identification des risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du système de transport ou que celui-ci peut aggraver, induire ou comporter	Identification des nouveaux risques (notamment suite à un éventuel REX significatif dans le domaine sur le réseau concerné)	Identifier les nouveaux risques liés à l'environnement et s'assurer de leur couverture
3.2 – Justification des mesures destinées à prévenir ces risques	Identification des évolutions éventuelles des mesures pré-existantes et le cas échéant des nouvelles mesures. En particulier, modalités de suivi des risques et de surveillance des protections, dans le temps.	

.4. Sécurité du système de transport

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
4.1 – Objectifs de sécurité ayant fait l'objet d'un indicateur de suivi durant les dix dernières années	Sur la trame des analyses du rapport annuel de l'exploitant, compilation des statistiques et analyse globale sur les 10 années précédentes des incidents et indicateurs de suivi, notamment ceux des rapports annuels et guides (pour les systèmes métros-RER, suivi pluri-annuel des événements de la typologie du guide d'application STRMTG 1.13) Suivi de ces statistiques / indicateurs sur les 10 années précédant le DSA	Observer l'évolution et la non dégradation dans le temps des indicateurs de suivi

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 14 / 22

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
4.2 – Caractérisation du niveau de sécurité du système et de son maintien dans le temps	<p>Justifier que l'évolution du système n'a pas dégradé son niveau de sécurité, la méthode étant laissée à l'appréciation de la personne en charge de l'élaboration du dossier</p> <p>Méthode possible : mise à jour de l'analyse de risque du DS/DSR/DSA (par exemple du diagnostic de sécurité associé à un DSR) précédent à l'aune des évolutions intervenues sur le système (prise en compte de l'apparition de nouveaux scénarios et de l'impact sur les scénarios identifiés dans la/les analyse(s) de risque que les évolutions intervenues sur le système ont pu avoir)</p> <p>Lien à faire avec les exigences exportées définies dans un (ou des) éventuel(s) DS antérieur(s) (point 4-3-4 des DS) ; le cas échéant, la cohérence de la prise en compte des exigences exportées au §4.3.4 des différents DS doit être justifiée</p>	<p>S'assurer que l'évolution normale et les modifications du système n'entraînent pas la dégradation de son niveau de sécurité</p>

.5. Organisation pour la sécurité et la qualité – suivi des plans d'action antérieurs

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
5.1 – Suivi des observations ou prescriptions émises par le Préfet sur les DS/DSR/DSA antérieurs	Récapitulatif des défauts de sécurité / observations / prescriptions et suites données (dont plans d'action suite à DSR)	<p>Suivre le traitement des défauts de sécurité éventuels identifiés par l'OQA 10 ans auparavant (DSR/DSA)</p> <p>S'assurer du suivi des prescriptions après mise en service (DS)</p>
5.2 – Suivi des audits	<p>Liste, thème et date des audits réalisés (par l'exploitant ou son groupe, l'AOT, ou un organisme certificateur)</p> <p>Principales actions d'amélioration mises en œuvre suite à ces audits</p>	<p>Évaluer la périodicité et les suites données aux audits</p>

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 15 / 22

.6. Personnes à mobilité réduite

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
6 – Personnes à mobilité réduite – dispositions destinées à assurer leur sécurité	<p>Identification des évolutions éventuelles en termes d'accessibilité impactant la sécurité des PMR</p> <p>Procédures prévues par l'exploitant pour leur prise en charge dans une situation d'évacuation en interstation</p>	Identifier la mise en accessibilité éventuelle du système et sa prise en compte pour la sécurité du système

.7. Documentation de sécurité.

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
7.1 – Référentiels – liste des référentiels nouveaux appliqués depuis la mise en service	<p>Lister les mises à jour et les nouveaux référentiels de conception (législatifs, réglementaires et normatifs – normes NF, EN... -) pris en compte dans le cadre de l'exploitation du système dans les domaines de la sécurité et de la qualité, en précisant la partie concernée</p> <p>Liste à présenter par sous-système</p>	Identification des parties de linéaire ayant fait l'objet d'un référentiel de conception différent
7.2 – Documentation technique et de sécurité de l'exploitant	<p>Identification des documents obsolètes, des nouveaux documents, des documents mis à jour pris en compte dans le cadre de l'exploitation</p> <p>Liste à présenter par sous-système</p> <p>Compilation des évolutions décrites dans les rapports annuels de l'exploitant</p>	Identifier les évolutions de la documentation technique
7.3 – Mise à jour de la notice sécurité incendie en tunnel	<p>Notice sécurité incendie mise à jour / consolidée</p> <p>ou si le DS/DSA/DSR précédent avait un degré de couverture très proche, analyse des écarts par rapport à la notice sécurité incendie présentée dans le dossier antérieur</p>	Actualisation des connaissances sur les caractéristiques des ouvrages souterrains
7.4 – Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) (NB : pièce 9 du DSA au sens de l'annexe de l'arrêté du 17/01/14)	<p>1. Version consolidée faisant apparaître les modifications effectuées au cours des dix dernières années.</p> <p>2. Historique et justification des modifications.</p>	S'assurer de la bonne évolution du document de sécurité de référence pour l'exploitation par rapport aux évolutions du système

.8. Événements d'exploitation du système de transport sur la période des dix dernières années.

<i>Pièce</i>	<i>Contenu détaillé de la pièce</i>	<i>Besoin associé</i>
8.1 – Analyse des accidents, incidents graves, événements notables de sécurité survenus sur le système	<p>Recensement et présentation des événements notables ayant fait l'objet d'un rapport circonstancié dans un délai de 2 mois à compter de leur survenance, conformément à l'article 39 du décret 2003-425 « STPG »</p> <p>Pour les tramways, identification des sites accidentogènes, avec les critères suivants :</p> <p>tout carrefour dont la moyenne sur les 10 dernières années d'exploitation est supérieure à 1.7 collisions par an OU ayant eu au moins 1 événement "grave" (1 tué ou 1 BG ou des conséquences matérielles importantes ou plus de 5 victimes) OU Au moins 3 collisions sur une année.</p>	Évaluer l'organisation du REX et sa production
8.2 – Rappel et prise en compte des recommandations au titre du retour d'expérience, émises par les autorités de l'Etat suite à la survenue d'accidents sur d'autres systèmes de transports comparables	<p>Rappel des recommandations (BEA-TT et STRMTG notamment)</p> <p>Suivi effectué, mesures mises en place le cas échéant</p>	
8.3 – 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.	<p>Notamment lister les exercices d'évacuation en tunnels et les documents qualifiant les performances (vitesse de balayage) des procédures de désenfumage</p>	
8.4 – Conclusion du bilan de sécurité	<p>Conclusion et identification éventuelle de voies d'amélioration sur certaines problématiques suite à l'analyse du REX</p>	

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application <i>GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1</i>	Version 1 du 1 ^{er} décembre 2014
		Page 17 / 22

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

NB : ce paragraphe porte sur la pièce 10 définie dans l'annexe de l'arrêté du 17 janvier 2014 ; le STRMTG l'a renuméroté en pièce 9 par cohérence avec les autres dossiers de sécurité.

9.1. Liste des OQA intervenus dans le cadre du présent dossier.

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

9.2. Démonstration des critères d'indépendance des OQA fixés à l'article 3-7 du décret susvisé relatif à la sécurité des transports publics guidés

Présentation de l'analyse faite par chaque OQA 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 3-7 du décret « STPG ».

9.3. Fourniture des rapports de sécurité des OQA comportant les conclusions mentionnées à l'annexe 6 de l'arrêté du 23 mai 2003 susvisé

Dans la même logique que pour les DSR et afin de leur faire suite, les conclusions de l'OQA (ou des OQA) 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, inchangées par rapport aux DSR :

- ✓ **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

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 18 / 22

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).

.10. Observations de l'autorité organisatrice des transports

NB : ce paragraphe porte sur la pièce 11 définie dans l'annexe de l'arrêté du 17 janvier 2014 ; le STRMTG l'a renuméroté en pièce 10 par cohérence avec les DSR.

Cette pièce porte sur les éléments de réponses de l'autorité organisatrice des transports aux conclusions figurant dans le(s) rapport(s) de l'OQA (des OQA).

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.

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

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
		Page 19 / 22

.Annexe 1 : Glossaire

Se référer au guide d'application STRMTG :

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

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 20 / 22

.Annexe 2 : Membres du groupe de travail sur les DSA

Nom	Organisme	Agglomération	Rôle organisme
Thierry BARD	Keolis Bordeaux	Bordeaux	Exploitant
Denis BEREIZIAT	Keolis Rennes	Rennes	Exploitant
Philippe BILLARD	SMTC	Grenoble	Autorité Organisatrice de Transport
Thierry BLACHET	RATP	Paris	Exploitant
Christophe BOUET	Viacités	Caen	Autorité Organisatrice de Transport
Ludovic BRUN	STRMTG	-	Ministère en charge des transports
Stéphane BRUNET	Keolis Caen	Caen	Exploitant
Rémy CATTEAU	STRMTG/BNO DRIEAIF/DSTC	-	Ministère en charge des transports
Sylvain CHADEFAUD	TCAR	Rouen	Exploitant
Jérôme CHARLES	STRMTG/DML	-	Ministère en charge des transports
Jean-Pierre CHAUSSOY	EGIS Rail	-	OQA
Benoit CHAUVIN	GART	-	Groupement AOT
Philippe CHOKOMERT	UTP	-	Groupement exploitants
Mickaël COMBEAU	Connex Nancy	Nancy	Exploitant
Frédéric DADOU	SYTRAL	Lyon	Autorité Organisatrice de Transport
David DUCONGE	RATP	Paris	Exploitant
Alexandre DUSSERRE	STRMTG/BSO	-	Ministère en charge des transports
Marion ESCARGUEUIL-RAYNAUD	STRMTG/BNO DRIEAIF/DSTC	-	Ministère en charge des transports
Laëtitia FONTAINE	STRMTG/DTW	-	Ministère en charge des transports
Alexandra GUESSET	STRMTG/DTW	-	Ministère en charge des transports
Sébastien HOLSTEIN	TCAR	Rouen	Exploitant

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 1^{er} décembre 2014
	GA TGU-Contenu détaillé_DSA_V1	Page 21 / 22

Nom	Organisme	Agglomération	Rôle organisme
Arnaud LABONNEFON de	STRMTG/BSE	-	Ministère en charge des transports
Valérie LABONNEFON de	STRMTG/DTW	-	Ministère en charge des transports
Joël LAMOTTE	CERTIFER	-	OQA
Olivier LARNICOL	Bureau Veritas	-	OQA
Laurent LEGROS	SMTC	Grenoble	Autorité Organisatrice de Transport
Jérôme MARTRES	RATP	Paris	Exploitant
Cédric MAULAVE	STRMTG/BNO DRIEAIIF/DSTC	-	Ministère en charge des transports
Claude MERLE	STRMTG/DTW	-	Ministère en charge des transports
Jean-Louis METZGER	CTS	Strasbourg	Exploitant
Gérard MIGLIORETTI	Ligeron	-	OQA
Bernard PEUCH	Rennes Métropole	Rennes	Autorité Organisatrice de Transport
Yvon PRIMEL	Transpole	Lille	Exploitant
Alain QUERE	Keolis Lyon	Lyon	Exploitant
Paul-Eric RANCHIN	STVR	Caen	Exploitant
Pauline RICHARD	SemiTAN	Nantes	Exploitant
Gaëlle SANTARROMANA	STRMTG/BSE	-	Ministère en charge des transports
Christian SAUTEL	STIF	Paris	Autorité Organisatrice de Transport
Pascale VAYSSIER	STRMTG/BSO	-	Ministère en charge des transports

.Annexe 3 : Exemples de scénarios de calendriers de dépôt des DSA**Scénarios de dépôt des DSA : différentes situations possibles****Cas A : DS unique sans DSR**

Exemple : DS en 2004

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			DS										DSA										DSA

Cas B : Plusieurs DS sans DSR

Exemple : DS en 2004, puis 2008, puis 2016

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			DS 1				DS 2						DSA (1+2)		DS 3								DSA (1+2+3)

Cas C : DSR unique sans DS

Exemple : DSR en 2010*

Exemple : DSR en 2012*

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
									DSR										DSA				
									DSR dossier		Avis DSR										DSA		

*Observations du préfet sur le DSR

Cas D : DSR + DS après 2010

Exemple : DSR en 2010, DS en 2013

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
									DSR			DS								DSA (R+DS)			

Cas E : DSR + DS avant (et év. après) 2010

Exemple : DSR en 2010, DS en 2004, puis 2008, puis 2016

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pratique déconseillée : un DSA par tronçon de ligne				DS 1				DS 2		DSR				DSA (1)		DS 3		DSA (2)		DSA (R)				DSA (1)
Pratique conseillée : DSA global sur une ligne ou un ensemble de lignes (extensions non couvertes par le DSR)				DS 1				DS 2		DSR				DSA (1+2+R)		DS 3								DSA (1+2+3+R)
Cas particulier (E1) : extensions avant 2010 couvertes par le DSR				DS 1				DS 2		DSR (+1+2)						DS 3				DSA (R+1+2+3)				
Cas particulier (E2) : extensions courtes avant 2010 non couvertes par le DSR				DS 1				DS 2		DSR				DSA (1+2) Écarts / DSR		DS 3				DSA (R+1+2+3)				