

Systemes de transport public guidés urbains de personnes

Mission de l'Organisme Qualifié

Agréé (OQA)

**pour l'évaluation des Dossiers de
Sécurité Actualisés**



STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 2 / 15

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 la mission d'évaluation des OQA dans le cadre des dossiers de sécurité actualisés (DSA) prévus 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 à partir du guide d'application *Systèmes de transport public guidés urbains de personnes - Dossier de Sécurité « Actualisé » - Explication 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*, et en lien avec les OQA et les représentants des AOTs.

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

Historique des mises à jour :

<i>N° de version</i>	<i>Date</i>	<i>Nature des versions</i>
1	08/07/2015	Création

REDACTEUR(S)	VERIFICATEUR(S)		APPROBATEUR
Lætitia FONTAINE Chargée 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 8 juillet 2015
	<i>GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1</i>	Page 3 / 15

Sommaire du document

.1. – TEXTES DE RÉFÉRENCE.....	4
.2. – PRÉAMBULE.....	5
.3. – PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	6
.4. – NATURE DE LA MISSION DE L'OQA.....	7
.5. – OBJET DE LA MISSION DE L'OQA.....	8
.6. – PORTÉE DE LA MISSION DE L'OQA.....	9
.7. – CHAMP DE LA MISSION DE L'OQA.....	9
.8. – PÉRIMÈTRE DE LA MISSION DE L'OQA.....	9
.9. – CONTENU DE LA MISSION.....	10
.10. – FORME DU RAPPORT.....	12
.11. – OBSERVATIONS DE L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS.....	13
.ANNEXE 1 : GLOSSAIRE.....	14
.ANNEXE 2 : COMITÉ DE RELECTURE DU GUIDE D'APPLICATION OQA DSA.....	15

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 4 / 15

.1. – Textes de référence

Rappel des articles 34 et 35 du décret du 9 mai 2003

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.

Rappel de l'article 5 de l'arrêté du 17 janvier 2014

Article 5 :

Pour chaque mission d'évaluation de la sécurité, un rapport unique de sécurité est établi par les experts ou les organismes qualifiés agréés. Ce rapport est signé par un expert agréé ou, pour un organisme, par un dirigeant responsable des évaluations. Il contient, en tant que de besoin, les rapports d'évaluation établis, dans les mêmes conditions que celles prévues à l'annexe 6 de l'arrêté du 23 mai 2003 susvisé, par les autres participants à la mission d'évaluation.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 5 / 15

.2. – Préambule

Les éléments présentés ci-dessous décrivent de manière « générique » la mission attendue de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) pour ce qui concerne l'évaluation de la sécurité des systèmes existants de transport public guidés urbains, en conformité avec les missions telles que définies par le décret 2003-425, l'annexe 6 de l'arrêté du 23 mai 2003 et l'arrêté du 17 janvier 2014.

La mission décrite ci-après ne fait pas obstacle à l'intervention de plusieurs organismes qualifiés agréés pour l'évaluation de la sécurité d'un système. Pour autant et conformément à l'article 3.6 du décret STPG, « [...] *l'organisme qualifié agréé qui se voit confier une mission d'évaluation de la sécurité prévue au présent décret, sans disposer des agréments couvrant l'ensemble des domaines techniques dont relève le système [...] à évaluer, est chargé de coordonner l'intervention des autres experts ou organismes agréés dont la participation à la mission est requise pour couvrir ces domaines, et demeure seul compétent pour signer les rapports, avis ou attestations prévus par le présent décret. Lorsqu'il s'agit d'un organisme, ces documents sont signés par l'un de ses dirigeants responsables des évaluations.* » :

- un rapport unique de sécurité est établi et signé par l'un des Dirigeants Responsables des Évaluations de l'organisme qualifié agréé chargé de l'évaluation « globale » de la sécurité du système de transport,
- ce rapport contient, en tant que de besoin, les rapports établis dans les mêmes conditions que celles prévues à l'annexe 6 de cet arrêté, par les autres participants à la mission d'évaluation. Une bonne pratique consiste en l'adjonction des différents journaux des points ouverts établis et ce, afin de transmettre les réponses faites aux observations de l'OQA.

Par ailleurs, les éléments ci-après ne préjugent pas des modalités de la prise en charge de l'intervention de l'organisme qualifié agréé qu'il appartient à l'autorité organisatrice des transports de définir.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 6 / 15

.3. – Principes généraux

Comme indiqué dans le guide d'application du STRMTG *Systèmes de transport public guidés urbains de personnes - Dossier de Sécurité « Actualisé » - Explication 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*, le DSA doit répondre aux objectifs suivants :

- disposer d'une synthèse globale des différentes évolutions substantielles ou non du système intervenues au cours des 10 dernières années,
- situer le système dans l'environnement réglementaire, extérieur et technique, compte tenu de son évolution,
- mettre en perspective l'organisation du REX avec sa production (plans d'actions, 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 des politiques des gestionnaires du système dans leur ensemble (dont celles des gestionnaires d'infrastructures et des gestionnaires de voirie) sur le niveau de sécurité du système,
- le cas échéant, centraliser l'information qui peut être contenue dans différents dossiers de sécurité (au sens large) en regroupant dans un même dossier toutes les informations relatives à une ligne ou un ensemble cohérent déterminé par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Au vu des objectifs décrits ci-dessus, **la réévaluation de la sécurité effectuée pour l'établissement du DSA doit porter sur le système global concerné par le périmètre de ce DSA.** Le principe de la réévaluation est une approche systémique. Une évaluation globale du système est attendue, prenant en compte l'ensemble des éléments constitutifs du système.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 7 / 15

.4. – Nature de la mission de l'OQA

La mission de l'OQA est à distinguer d'une prestation d'assistance ou de conseil à maîtrise d'ouvrage.

La mission de l'OQA est, par ailleurs, incompatible avec toute intervention dans la conception, la réalisation ou l'exploitation sur le système considéré.

Cette mission ne doit pas, en outre, se substituer à la mission de suivi et de maintien de la sécurité du système qui relève de la responsabilité de(s) l'exploitant(s) concerné(s). Elle ne doit pas non plus se substituer aux prestations d'analyses et/ou de diagnostics de sécurité dont les résultats sont présentés dans le Dossier de Sécurité « Actualisé ».

Enfin, la mission de l'OQA ne doit pas interférer ou se substituer à la mission de contrôle de sécurité de l'État.

La mission de l'OQA consiste donc en une mission d'évaluation confiée à une tierce partie. Elle ne se limite pas à une "simple" évaluation des processus mis en œuvre pour l'exploitation du système, mais doit déboucher sur un avis objectif concernant la totalité de la période couverte par le DSA (cf. article 34 du décret STPG) :

- le maintien de l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 du décret STPG et initialement arrêté ;
- le fait que les mesures 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 ;
- le fait que les différentes modifications substantielles ou non apportées au système ne remettent pas en cause le niveau de sécurité.

L'objet, la portée, le champ, le périmètre et le contenu de la mission de l'OQA sont précisés ci-après.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 8 / 15

.5. – Objet de la mission de l'OQA

Il n'est pas attendu de l'OQA une évaluation du seul Dossier de Sécurité « Actualisé » transmis au Préfet mais une évaluation de la sécurité du système objet du dossier considéré. On peut notamment rappeler que le rapport rendu par l'OQA au terme de sa mission constitue l'une des pièces du Dossier de Sécurité « Actualisé » présenté par l'autorité organisatrice des transports.

Le Dossier de Sécurité « Actualisé » n'a pas pour finalité de mettre en conformité les systèmes évalués avec les référentiels les plus récents. Toutefois, une évaluation de la pièce 7 - « Documentation de sécurité » est attendue au regard des mises en conformité éventuellement nécessaires, compte tenu des évolutions réglementaires intervenues au cours des 10 dernières années lorsque ces mises en conformité auront été expressément exigées par des textes réglementaires ⇒ AVIS LEGAL.

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2003 modifié (annexe 6), la mission de l'OQA a pour objet d'évaluer le niveau de sécurité du système dans son ensemble, ainsi que la capacité de maintien dans le temps de ce niveau, correspondant à une évaluation "à dire d'expert" du niveau de sécurité offert par le système. La référence "à dire d'expert" traduit le fait que le référentiel de l'évaluation est constitué des connaissances de l'expert quant au fonctionnement et au niveau de sécurité attendu d'un système. ⇒ AVIS D'EXPERT.

Naturellement, l'OQA sera, de fait, amené à intégrer dans son analyse des références au fonctionnement et au niveau de sécurité offert par les systèmes comparables au système objet de son évaluation.

Pour mener à bien sa mission, l'OQA sera notamment amené à évaluer le niveau de la sécurité du système présenté en pièce 4 - « Sécurité du système de transport » - du Dossier de Sécurité « Actualisé », en s'appuyant sur les éléments présentés respectivement :

- en pièce 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 »
- en pièce 5 - « Organisation pour la sécurité et la qualité – suivi des plans d'actions antérieurs »
- en pièce 8 - « Événements d'exploitation du système de transport sur la période des dix dernières années »
- ainsi que sur les conditions d'exploitation et de maintenance du système, présentées dans le RSE et ses documents d'application.

L'OQA pourra naturellement demander à consulter tout autre document et à procéder à toute investigation complémentaire (audit(s) et visite(s) sur site recommandés,...) qu'il jugerait nécessaire pour mener à bien sa mission.

Il est précisé que, dans le cadre de la procédure d'« actualisation », il n'est pas exigé de la part de l'OQA d'évaluation en tant que telle du RSE et du PIS fournis avec le Dossier de sécurité « Actualisé ». Toutefois, une évaluation des conditions d'exploitation et de maintenance du système devra être menée, à travers notamment les dispositions du Règlement de Sécurité de l'Exploitation et de ses documents d'application.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 9 / 15

.6. – Portée de la mission de l'OQA

La mission de l'OQA dans le cadre d'un Dossier de Sécurité « Actualisé » concerne un système en service.

Elle porte donc sur la phase d'exploitation, au sens où elle vise à évaluer le fonctionnement, le niveau de sécurité, ainsi que la capacité de maintien dans le temps de ce niveau, du système tel qu'il est exploité au moment du dépôt du Dossier de Sécurité « Actualisé » en tenant compte des modifications apportées sur la totalité de la période couverte par le DSA.

.7. – Champ de la mission de l'OQA

Le domaine d'intervention de l'OQA est limité, au titre du Dossier de Sécurité « Actualisé », à la sécurité des personnes transportées (usagers et personnels d'exploitation) et des tiers vis-à-vis du fonctionnement du système.

L'évaluation de la fiabilité, de la maintenabilité ou de la disponibilité du système (au sens de la norme EN NF 50 126) est donc exclue du champ d'intervention de l'OQA. Il en est de même des problématiques liées à la sécurité publique (colis suspect, acte de vandalisme...) ou à l'accessibilité du système de transport n'impactant pas la sécurité des PMR à proprement parler.

Les questions relatives à la prévention des risques d'incendie et de panique dans les Établissements Recevant du Public (ERP), relevant de réglementations spécifiques, sont également en dehors du champ de la mission attendue de l'OQA.

.8. – Périmètre de la mission de l'OQA

Conformément aux dispositions de l'article 3.1/II du décret n°2003-425, modifié par le décret n°2008-1307, la mission de l'OQA doit, selon les caractéristiques du système, couvrir tout le système (évaluation dite « globale ») et peut requérir une expertise dans les domaines suivants :

- Infrastructure ;
- Contrôle - commande, signalisation ferroviaire ;
- Énergie ;
- Matériel roulant ;
- Insertion urbaine des tramways. Pour rappel : guide d'application *Systèmes de transport public guidés urbains de personnes - Mission de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) pour l'évaluation de la sécurité des projets* : l'évaluation de la gestion des conflits entre usagers de l'espace public (hors tramway) ne relève pas de la mission de l'OQA (Domaine « Insertion urbaine ») et ne saurait donc conduire à des points bloquants dans le cadre de la procédure d'autorisation prévue par le décret STPG.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 10 / 15

Le périmètre de chacun des domaines est précisé dans le guide d'application *Systèmes de transport public guidés urbains de personnes - Mission de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) pour l'évaluation de la sécurité des projets*.

.9. – Contenu de la mission

La mission de l'OQA doit déboucher sur un avis concernant le niveau de sécurité global du système et l'évolution de ce niveau sur la totalité de la période couverte par le DSA. Il s'agit donc d'avoir une perspective sur la tendance générale du niveau de sécurité dans le long terme par la somme des modifications qu'il a subies. L'évaluation dite « globale » de la sécurité d'un système de transport relevant du titre II couvre les aspects organisationnels, méthodologiques et techniques concourant à l'évaluation de la sécurité du système dans son ensemble.

- ✓ Au plan organisationnel, il s'agit de veiller à la coordination des missions d'OQA en garantissant l'existence d'une évaluation indépendante du système dans toutes ses composantes (matériel roulant, voie, énergie, signalisation, exploitation, maintenance, insertion urbaine,...).
- ✓ Au plan méthodologique, il s'agit d'évaluer les méthodes et les moyens mis en place par les différents intervenants pour justifier le maintien de la sécurité à l'échelle globale du système (approche par diagnostic de sécurité, par REX et plans d'actions, approche par analyse des risques,...).
- ✓ Au plan technique, d'un point de vue global ainsi que par domaine, il s'agit d'évaluer le maintien du niveau de la sécurité selon les trois axes cités préalablement :

1. Maintien de l'objectif de sécurité mentionné à l'article 5 (du décret STPG) et initialement arrêté

- * Évaluer l'exploitabilité (voir glossaire des guides d'application du STRMTG en annexe 1) du système au plan de la sécurité, à savoir les conditions de circulation des rames en regard des principes d'exploitation adoptés (modes de conduite,...) et des situations rencontrées (zones de manœuvre, ouvrages d'art,...), ainsi que des outils de supervision (PCC, GTC,...).
- * Il s'agit également de réévaluer l'organisation et les conditions d'exploitation et de maintenance du système avec une vision globale sur les 10 dernières années, appuyées du retour d'expérience, à travers notamment les dispositions du Règlement de Sécurité de l'Exploitation et de ses documents d'application (prise en compte et respect des exigences exportées vers l'exploitation et la maintenance, évaluation des évolutions du plan de maintenance, évaluation de la pertinence du dispositif permanent de contrôle,...), et le cas échéant, à travers notamment l'évaluation des dispositions prévues avec les gestionnaires de voirie pour l'entretien et la maintenance.
- * Évaluer l'évolution et la non dégradation dans le temps des statistiques / indicateurs de suivi et de leur valeur sur la totalité de la période couverte par le DSA.
- * Évaluer la prise en compte des référentiels nouveaux appliqués depuis la mise en service, des évolutions de la documentation technique et de la notice sécurité incendie en tunnel si concerné.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 11 / 15

* Évaluer les actions d'amélioration mises en œuvre (ou non) après des audits réalisés par l'exploitant ou son groupe, l'AOT, ou un organisme certificateur ; mais aussi évaluer plus largement la stratégie de l'exploitant/AOT en la matière.

* Évaluer le suivi des observations du Préfet sur le DSR/DSA et du programme d'améliorations sur lequel s'est engagé l'AOT dix ans auparavant ou le suivi des prescriptions après mise en service (DS).

* Évaluer la couverture des nouveaux risques extérieurs, risques naturels et risques technologiques concernant les problématiques liées à l'environnement immédiat du système, à savoir :

- les phénomènes extérieurs au système, en particulier les risques naturels et technologiques, susceptibles de présenter des risques pour les utilisateurs du système (inondation, chute de pierre, proximité d'installations ICPE,...) ;
- les risques que le système peut présenter pour son environnement immédiat (CEM, courants de fuite,...).

2. Mise en œuvre et impacts sur le niveau de sécurité des mesures (correctives et/ou préventives) décidées à la suite d'éventuels incidents ou accidents survenus sur ce système ou sur des systèmes comparables

* Évaluer l'organisation, la production, l'analyse et la capitalisation du Retour d'Expérience sur les événements d'exploitation du système pour le traitement :

- des accidents graves, notables, des incidents, des précurseurs ;
- des événements significatifs ou récurrents au niveau global du système (événements de même type, en un même lieu, sur une typologie d'aménagement similaire,...) ;
- des enseignements : au niveau du réseau (exercice d'évacuation, de désenfumage,...) et au niveau national (recommandations BEA-TT et STRMTG).

3. Absence de remise en cause du niveau de sécurité suite aux modifications apportées au système

* Évaluer le maintien du niveau de sécurité du système compte tenu des modifications (substantielles ou non) réalisées.

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 12 / 15

.10. – Forme du rapport

La nature, le champ, la portée et les modalités techniques de l'intervention de l'Organisme Qualifié Agréé, ainsi que l'organisation et les moyens mis en œuvre, sont formalisés et détaillés à travers un plan d'évaluation propre à l'intervention considérée.

La forme et le contenu du rapport de sécurité de l'OQA doivent être conformes à l'annexe 6 - Contenu des rapports de sécurité des EOQA - de l'arrêté STPG du 23 mai 2003 modifié relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

Ce rapport comporte les conclusions mentionnées à l'annexe 6 de l'arrêté du 23 mai 2003 susvisé.

Dans la même logique que pour les Dossiers de Sécurité Régularisés et afin de leur faire suite, les conclusions de l'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 ».**

À 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 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).**

Les délais ont été déterminés comme suit :

- défauts significatifs à traiter à court terme : traitement dans le délai 0 – 3 ans ;
- défauts significatifs à traiter à moyen terme : traitement dans le délai 3 – 6 ans ;
- défauts mineurs à traiter à long terme : traitement dans un délai de 10 ans, correspondant au délai prévu pour la présentation du Dossier de Sécurité « Actualisé » (DSA).

STRMTG	Systèmes de transport public guidés urbains de personnes Les guides d'application	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 13 / 15

.11. – Observations de l'autorité organisatrice des transports

En pièce 10 du DSA, suite aux conclusions de l'OQA, l'AOT doit apporter des éléments de réponses aux conclusions figurant dans le rapport de l'OQA. Le cas échéant, ces éléments préciseront le programme des améliorations qui seront apportées au système de transport ainsi que les éventuelles dispositions techniques et / ou opérationnelles qu'il est prévu de mettre en place en attendant leur mise en œuvre.

En retour et de façon formalisée, l'avis de l'OQA 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	Version 1 du 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 14 / 15

.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 8 juillet 2015
	GA TGU-Mission OQA DSA-Version 1	Page 15 / 15

.Annexe 2 : Comité de relecture du guide d'application OQA DSA

Nom	Organisme	Rôle organisme
ALIOUCHE Kamel	Bureau Veritas	OQA
BLANCHETON Marine	STRMTG/DTW	Ministère en charge des transports
BOUCHEREAU Ana-Paula	Bureau Veritas	OQA
BRUN Ludovic	STRMTG/DIR	Ministère en charge des transports
CANU Brigitte	TRAMES URBAINES	OQA
CHARLES Jérôme	STRMTG/DML	Ministère en charge des transports
CHAUSSOY Jean-Pierre	EGIS RAIL	OQA
DADOU Frédéric	SYTRAL Lyon	Autorité Organisatrice de Transport
DE LABONNEFON Arnaud	STRMTG/BSE	Ministère en charge des transports
DE LABONNEFON Valérie	STRMTG/DTW	Ministère en charge des transports
DENEPOUX Claude	LIGERON	OQA
DUMARTY Stéphane	EGIS RAIL	OQA
DUSSERRE Alexandre	STRMTG/BSO	Ministère en charge des transports
FOSSEY Pascal	CEREMA	OQA
GAUFRETEAU Philippe	EGIS RAIL	OQA
GUESSET Alexandra	STRMTG/DTW	Ministère en charge des transports
LAMOTTE Joël	CERTIFER	OQA
LEGROS Laurent	SMTG Grenoble	Autorité Organisatrice de Transport
MALECHA Anne-Sophie	TRAMES URBAINES	OQA
MARCELLIN Denis	ERA	OQA
MARTRES Jérôme	RATP	Exploitant
MIGLIORETTI Gérard	LIGERON	OQA
MONTI Franck	CEREMA	OQA
MORIZET Jean-Pierre	STRMTG/BNE	Ministère en charge des transports
PLAUCHU Olivier	EGIS RAIL	OQA
PONTON Julien	STRMTG/BNO DRIEA-IF/DSTC	Ministère en charge des transports
PRUVOST Alex	TRAMES URBAINES	OQA
QUENECHDU Alain	CERTIFER	OQA
SANTARROMANA Gaëlle	STRMTG/BSE	Ministère en charge des transports
SAUTEL Christian	STIF Paris	Autorité Organisatrice de Transport
SCHON Walter	CERTIFER	OQA
ZHAO Linda	SECTOR	OQA