



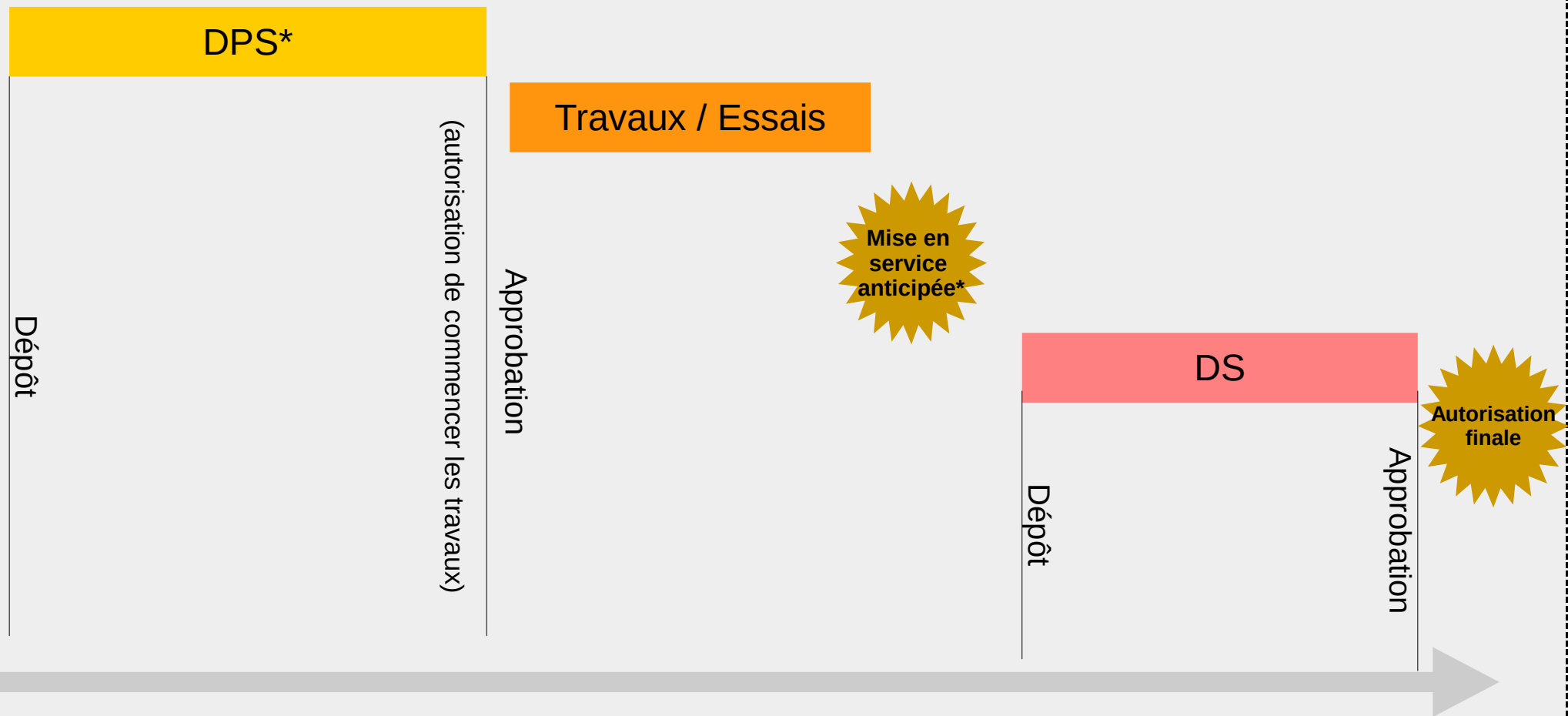
Journée d'échanges Tramway 17 mai 2018

Les évolutions du décret STPG Mise en service anticipée

Retour d'expérience

- De plus en plus de modifications substantielles sur les lignes en exploitation
 - Travaux et essais réalisés souvent sans coupure de l'exploitation
 - Nécessité de maintenir le niveau de sécurité des systèmes existants en configuration temporaire comme en configuration définitive
- « Petites » modifications substantielles avec des travaux de courte durée
 - Besoin de reprise de l'exploitation dès la fin des travaux
 - Délai réglementaire d'instruction du DS non compatible avec les contraintes d'exploitation
- → Création de la « mise en service anticipée »

FONCTIONNEMENT DU PRINCIPE DE MISE EN SERVICE ANTICIPÉE



**Les modalités précises de mise en service anticipée (information au préfet/STRMTG, fourniture d'un rapport OQA...) sont à valider au stade du DPS. Le DPS doit également préciser la durée prévue entre la mise en service anticipée et le dépôt du DS.*

Les principes généraux

- **Article 34** du décret STPG : « Lorsque des travaux sont réalisés sur un système en cours d'exploitation, une mise en service anticipée et provisoire peut être autorisée par le préfet. »
- L'approbation d'un DS (a posteriori) par le préfet reste alors obligatoire
- Le DPS doit alors :
 - justifier le recours à la mise en service anticipée,
 - en préciser les modalités, notamment en termes de :
 - évaluation OQA
 - information des services de l'État au fur et à mesure
 - durée entre la mise en service anticipée et la transmission du DS.

FONCTIONNEMENT DU PRINCIPE DE MISE EN SERVICE ANTICIPÉE

- Exemples de projets concernés ou non -



Modification substantielle
sur un carrefour tramway



Création d'une nouvelle station
sur une ligne exploitée



Installation de portes palières
sur une ligne exploitée



Ouverture d'un nouveau
carrefour sur une ligne exploitée



Mise en service de nouveaux
véhicules



Inaugurations

Contenu du DPS

- Annexe 2 de l'arrêté du 23 mai 2003 (modifié par arrêté du 30 mars 2017)
- *4.4. Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, dispositions prises et leur justification pour permettre la poursuite de l'exploitation conformément aux objectifs de sécurité pendant la durée des travaux*
 - *4.4.1 Description des différentes phases de travaux susceptibles d'avoir des conséquences sur la sécurité du système**
 - *4.4.2 Présentation de l'identification des risques créés par les travaux de modification envisagés sur le système déjà exploité, ainsi que le processus de maîtrise des risques associés**
- *4.5 Modalités de mise en service anticipée (le cas échéant)***
 - *4.5.1 Justification du recours à la mise en service anticipée*
 - *4.5.2 Processus prévu pour la mise en service anticipée, notamment en termes d'évaluation par l'OQA, et d'information des services de l'État*

* Précisions introduites par la réglementation de 2017

** Nouvelles dispositions introduites par la réglementation de 2017

Les attendus dans le DPS

- Présentation de chaque phase de mise en service anticipée
 - Qu'est-ce qui est mis en service ?
 - Quelles sont les modifications apportées au système initial ?
 - Quelles sont les conditions nécessaires à la mise en service (essais et résultats d'essais en particulier) ?
 - Quelles modalités d'évaluation de l'OQA ? (y compris visites)
 - Quelle information des services de l'État ? Quels documents seront transmis ? Dans quel délai avant (ou après) le passage dans la nouvelle configuration ?
 - Le cas échéant, quelles sont les mesures prévues pour assurer la sécurité de l'exploitation ?
- Au stade DPS, l'OQA doit se prononcer sur le processus
- Pour le reste, le niveau d'avancement du projet attendu au stade DPS est celui d'un DPS « classique »

Les attendus post DPS

- Dans le cas général : transmission d'une note préalable à la mise en service anticipée (délai à convenir, de l'ordre de quelques jours)
 - Contient a minima
 - la présentation de l'état des sous-systèmes et du déroulement de la phase de travaux concernée,
 - les contraintes d'exploitation associées,
 - l'analyse des risques et les mesures de couverture associées, ainsi que les vérifications à effectuer pour permettre la mise en service anticipée après travaux,
 - l'avis OQA mis à jour
 - Accord nécessaire du STRMTG ou simple information
- Si l'exploitation doit reprendre le matin même après les essais, il est possible de demander que l'OQA soit présent et donne son « feu vert » (format mail alors acceptable)
 - Dans ce cas, l'accord « formel » de l'OQA devra être transmis a posteriori (incluant le cas échéant la prise en compte des résultats d'essais), dans un délai à convenir (de l'ordre de quelques jours)
- Transmission d'un DS obligatoire pour valider la mise en service « définitive »
 - Dans un délai à définir entre les services de l'État et le porteur du projet, ce délai étant validé dans le DPS

FIN