

La sécurité et les procédures STPG dans la démarche d'amélioration continue d'IDFM

Le 12 juin 2025

Les qualités d'un maître d'ouvrage

1

Savoir gérer le temps long

3

Savoir slalomer dans la multiplicité des procédures et anticiper les demandes complémentaires des services instructeurs

2

Être doté d'un optimisme à toute épreuve

4

Être agile et imaginatif pour les plans B, C, D et Z

*L'impérieuse nécessité de capitaliser
les expériences, les exigences, les
savoir-faire et les astuces*

La démarche d'amélioration continue de la maîtrise d'ouvrage d'IDFM



Des outils, de suivi des projets



Des partages de Rex, des webinaires d'acculturation aux procédures



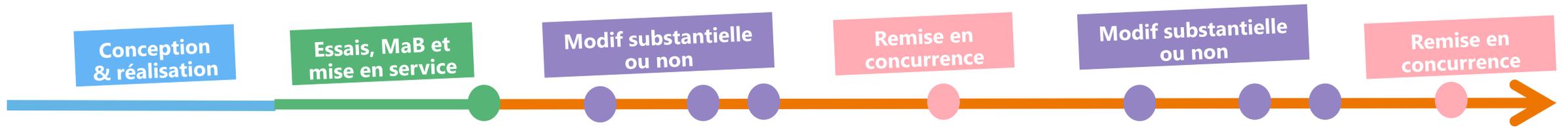
Des guides



Des modèles et clauses type de documents de contractualisation

Pour la sécurité d'une part, et le procédures STPG d'autre part :

- *Une approche intégrée et diffusée dans (quasi) tous les documents ;*
- *plus des référentiels techniques et administratifs spécifiques ;*
- *Étendue à la vie de la ligne en exploitation*
- *Dans une vision réseau régional*



Sur la conception-réalisation-mise en service

Trois points majeurs repris dans la contractualisation des marchés :

- Un plan de management de la sécurité validé précocement, reprenant organisation, qui-fait-quoi, et planification
- Une comitologie dédiée sécurité, innervant les autres comitologies
- des compétences et des moyens humains « sécu » minimaux

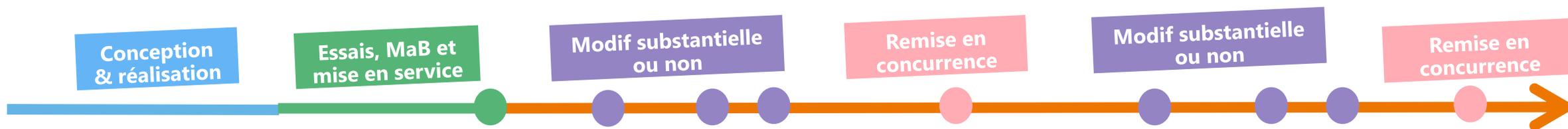
Une adhérence entre le calendrier opérationnel et le calendrier sécu à surveiller continument

Des outils de suivi à faire vivre y compris tout au long de l'exploitation :

- les demandes, observations, prescriptions des acteurs
- Un RSD et les contraintes exportées à travailler collectivement dès l'APR, qui doit dépasser le simple cercle des correspondants sécu

La volonté de choix de sécurité homogènes sur des aspects sur l'ensemble des projets

- La prise en compte des aspects sécurité dans les référentiels végétalisation, positionnement et dimensionnement des quais, maintenabilité des gares, dans le BIM.
- Un référentiel à venir sur les carrefours,
- Une réflexion à mener sur le gabarit du MR



Sur l'exploitation d'une ligne

Assurer la coordination des acteurs impliqués dans la sécurité : exploitant, gestionnaire d'infrastructure, gestionnaires de voirie, autres tiers, AO :

- Des conventions qui organisent les relations
- Des documents définissent finement les tâches en interface
- Une animation des relations, dont les comités de gestionnaires, pivot essentiel

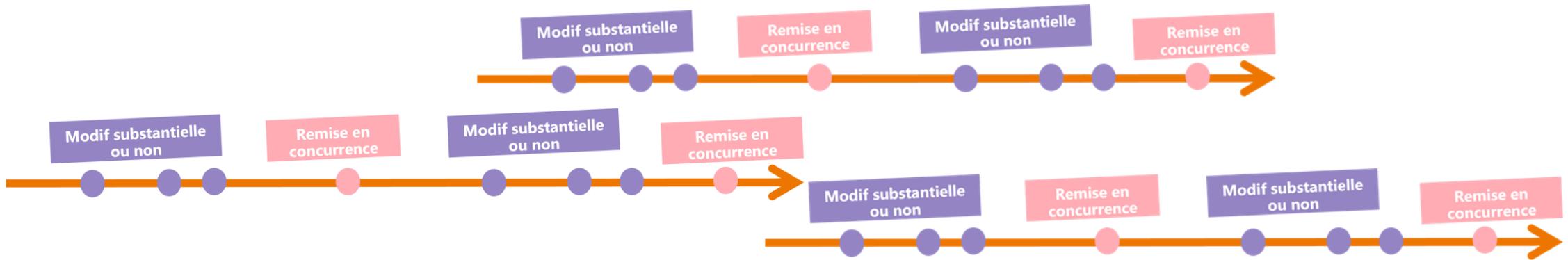
Disposer d'un « référentiel de sécurité » opérationnel et lisible, à jour, et transmissible aux exploitants suivants

- Un besoin de conforter les différents DS existants d'une même ligne
- L'importance d'un tableau conforté des exigences exportées (RSD)

Une 1^{ère} expérimentation sur une ligne, un travail prévu sur les lignes historiques

Maitriser la remise en concurrence :

- Des clauses sécurités et STPG dédiées dans les DSP, des critères de sécurité dans les offres et la participation à leur analyse
- Un groupe de travail dédié sécu durant toute la phase de pré-exploitation (passage de témoin et de docs de sécu, interfaces entre acteurs, réengagement sur les contraintes exportées, reprise du PAU, etc)



Sur la supervision de plusieurs lignes et exploitants

Ne jamais empiéter sur les responsabilités propres et les savoir-faire de chaque exploitant en matière de sécurité ;

Harmoniser les pratiques et les outils en interface avec plusieurs acteurs

Tirer synergie de la présence de plusieurs exploitants

Avoir une vision régionale de la sécurité et des indicateurs,

- Identifier les points de force et de faiblesse ;
- établir des priorités régionales.

En guise de conclusion

L'importance d'une vision continue des conceptions et des modifications à l'exploitation

Des améliorations possibles du décret STPG

N'oubliez pas les AO dans les dialogues exploitant et OQA

IDFM est très partageuse, n'hésitez pas !

Retrouvez-nous sur nos réseaux

