

# GUIDE D'APPLICATION



**STRMTG**

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

## TRANSPORTS GUIDÉS URBAINS & CHEMINS DE FER SECONDAIRES

### Dossier de Définition de Sécurité

Explication de l'annexe 1 de l'arrêté  
modifié du 23 mai 2003



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS

## Objet – Domaine d'application – Destinataires

Le présent guide d'application explicite :

- le contenu attendu, par le STRMTG, dans le cadre de son instruction, pour chacune des pièces du dossier de définition de sécurité (DDS) prévu par les articles 26 et 36 du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG) et précisé par l'arrêté du 23 mai 2003 modifié relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

Il est applicable aux systèmes de transports public guidés relevant des **titres II, III et VI** du décret n°2017-440 susvisé, à l'exception des installations à câbles et des trains à crémaillère.

Il est destiné à l'ensemble des acteurs professionnels du secteur : autorités organisatrices de transports (AOT), maîtres d'ouvrage (MOA), exploitants, maîtres d'œuvre (MOE), bureaux d'études, organismes qualifiés agréés ou accrédités (OQA).

Les dispositions du présent guide formalisent les attentes concertées du STRMTG et de la profession, offrant ainsi un cadre destiné à faciliter le travail des professionnels, en vue de l'obtention d'une autorisation de mise en service.

Elles sont limitées à la sécurité des personnes transportées (usagers, conducteurs...) et des tiers vis-à-vis du fonctionnement du système.

Elles ne traitent pas :

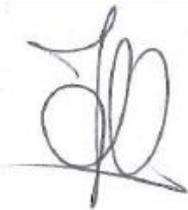
- des problématiques relatives à la sécurité publique (colis suspect, acte de vandalisme...) ou à l'accessibilité, à proprement parler, du système de transport ;
- des problématiques liées aux conditions d'hygiène et de sécurité des agents d'exploitation et de maintenance ;
- des procédures d'intervention et de sauvetage définies par les services de secours ;
- des problématiques liées aux ERP de type gare en tant que tel, hormis pour leurs interfaces avec le système de transport ;
- des problématiques liées à la défense extérieure contre l'incendie (DECI) ;
- de la prise en compte des éventuels risques engendrés par les travaux de réalisation du projet lorsque ceux-ci n'ont pas d'impacts sur un système de transport public guidé existant.

Elles ne présentent pas un caractère réglementaire mais leur respect permet cependant de présumer de la conformité aux exigences réglementaires et/ou de la pertinence de la démarche adoptée.

Dans le présent guide le sigle STRMTG désigne génériquement l'ensemble du STRMTG et du Département de la Sécurité des Transports Guidés (DSTG) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA IF).

## Historique des mises à jour

N° de version	Date	Nature de la version
1	27/03/2006	Création
2	17 JUIN 2019	Mise à jour suite à la parution du décret n°2017-440

RÉDACTEUR	VÉRIFICATEUR		APPROBATEUR
<b>Gaëlle SANTARROMANA</b> Chargée d'affaires	<b>Valérie de LABONNEFON</b> Responsable de la division Tramways	<b>Jérôme CHARLES</b> Responsable de la division Métros et chemins de fer Locaux	<b>Daniel PFEIFFER</b> Directeur
			



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

mél. [strmtg@developpement-durable.gouv.fr](mailto:strmtg@developpement-durable.gouv.fr)

[www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr](http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr)

Crédit photos page de couverture : Arnaud Bouissou – Terra, Laurent Mignaux – Terra, Daniel Coutelier – Terra et les agents du STRMTG

## Sommaire

<b>Préambule – Objet et calendrier de fourniture du DDS</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Renseignements généraux</b> .....	<b>5</b>
1.1 - Identification de l'autorité organisatrice qui présente le projet et, le cas échéant, de son représentant.....	5
1.2 - Description synthétique du projet, le cas échéant découpé en tranches.....	5
1.3 - Planning prévisionnel du projet.....	5
<b>2 - Caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet</b> .....	<b>5</b>
2.1 - Plans et profils d'ensemble faisant apparaître le tracé de la ligne, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne.....	5
2.2 - Notice sur les stations et les carrefours avec la ligne.....	5
2.3 - Mention des ouvrages d'art existant, à créer ou à modifier.....	6
2.4 - Indication du type de guidage (métro sur fer, métro sur pneus, tramway sur fer, tramway sur pneus, remontée mécanique, autre).....	6
2.5 - Indication du type de conduite (automatique ou semi-automatique ou manuelle) des véhicules. .6	6
2.6 - Conditions d'exploitation envisagées (fréquence, parc et capacité des rames, vitesse commerciale).....	6
2.7 - Mention des innovations.....	7
2.8 - Notice descriptive sur les singularités.....	7
<b>3 - Risques naturels et technologiques</b> .....	<b>7</b>
3.1 - Notice sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut aggraver, induire ou comporter.....	7
<b>4 - Sécurité du projet</b> .....	<b>8</b>
4.1 - Identification du système de transport envisagé devant servir de référence pour démontrer que le projet satisfera à ses objectifs de sécurité.....	8
4.2 - Principaux enjeux en matière de sécurité.....	8
<b>5 - Organisation pour la sécurité et la qualité</b> .....	<b>8</b>
5.1 - Principes d'organisation de l'autorité organisatrice, de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre, de la conception, de la réalisation et de l'exploitation.....	8
5.2 - Principes de répartition des OQA.....	8
<b>6 - Personnes à mobilité réduite</b> .....	<b>9</b>
6.1 - Propositions de dispositions techniques et fonctionnelles destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.....	9
<b>7 - Référentiels</b> .....	<b>9</b>
7.1 - Référentiel législatif et réglementaire.....	9
7.2 - Liste prévisionnelle des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la conception et la réalisation du projet.....	9
7.3 - Dérogations envisagées à la réglementation applicable.....	9
<b>Annexe A – Sigles et acronymes</b> .....	<b>10</b>
<b>Annexe B – Définitions</b> .....	<b>11</b>
<b>Annexe C – Élaboration du guide</b> .....	<b>12</b>

## Préambule – Objet et calendrier de fourniture du DDS

« Pour obtenir l'autorisation de mise en service, le demandeur soumet au préfet les dossiers suivants [...] :

2° a) Dès la phase initiale de définition du projet, lorsqu'il s'agit de création, d'extension de lignes ou d'automatisation du système, le dossier de définition de sécurité prévu à l'article 36 »

**(Article 26, décret STPG)**

« Le dossier de définition de sécurité présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet ainsi que les risques de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement.

Il présente également les principaux enjeux en matière de sécurité ainsi que les éléments permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3.

Il indique les domaines que le demandeur entend confier à l'organisme qualifié »

**(Article 36, décret STPG)**

Le DDS n'est exigible que pour les créations de ligne, les extensions de ligne et les projets d'automatisation du système. Il n'est pas réglementairement exigé de DDS dans les autres cas de modification substantielle.

Le DDS a pour principaux objectifs :

- d'initier le dialogue entre le promoteur du projet et les services chargés du contrôle technique de sécurité de l'État ;
- de présenter l'organisation prévisionnelle du projet au plan de la sécurité et de la qualité (notamment l'organisation prévisionnelle des missions de l'organisme qualifié) ;
- de présenter les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet (notamment les singularités et/ou innovations éventuellement envisagées) ;
- de présenter les principaux enjeux en matière de sécurité.

Lorsqu'un DDS est proposé, qu'il soit ou non réglementairement exigible, il doit être rédigé au regard des dispositions du présent guide.

Le DDS est remis au préfet au terme des études préliminaires (au sens du code de la commande publique) du projet considéré.

« Le préfet fait connaître dans les deux mois suivant la réception [du DDS] si celui-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis. A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai » **(Article 28, décret STPG)**

À défaut de demande de pièces complémentaires dans un délai de deux mois, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

En cas de demande de pièces complémentaires, la complétude ne pourra être prononcée qu'à compter de la réception de l'ensemble des éléments manquants.

« Le DDS est soumis pour avis au préfet. En l'absence de notification de l'avis dans les trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet, l'avis est réputé émis » **(Article 26, décret STPG)**

À compter de la date à laquelle le dossier a été déclaré complet ou est réputé complet, le délai d'instruction du DDS est de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article 28 du décret STPG, la remise de pièces complémentaires ou de pièces modificatives pendant l'instruction est possible, à la demande du préfet ou à l'initiative du demandeur ; dans un tel cas, le préfet peut toutefois décider de proroger le délai d'instruction d'un mois.

Le préfet peut également suspendre à tout moment le délai d'instruction sur proposition du demandeur.

À l'issue de cette instruction, le préfet délivre un avis sur le projet au demandeur. Cet avis peut être assorti d'observations à prendre en compte dans la suite du projet.

En l'absence de réponse dans le délai de trois mois précité, l'avis est réputé émis sans observations.

## **1. Renseignements généraux**

### **1.1 - Identification de l'autorité organisatrice qui présente le projet et, le cas échéant, de son représentant**

Ce paragraphe donne lieu à la présentation de l'autorité organisatrice et, le cas échéant, de son représentant dûment désigné en précisant le périmètre des missions qui lui ont été déléguées.

### **1.2 - Description synthétique du projet, le cas échéant découpé en tranches**

Ce paragraphe donne lieu à la présentation de l'objet (nature et consistance) et des grandes lignes du projet (tracé, longueur, type de système...). Selon la nature du projet, un plan de situation est fourni (échelle à adapter selon l'ampleur du projet).

Ce paragraphe doit, par ailleurs, mettre en exergue les éventuelles spécificités et enjeux particuliers du projet (innovations, points singuliers...).

Le cas échéant, le découpage du projet en tranches, au sens de l'article 2 du décret STPG, est présenté.

### **1.3 - Planning prévisionnel du projet**

Ce paragraphe précise le phasage et le planning prévisionnel du projet comprenant, le cas échéant, les éventuelles phases successives de mises en service envisagées.

Il présente le planning STPG associé et les dates prévisionnelles de dépôt des différents dossiers de sécurité compte-tenu des spécificités techniques et/ ou organisationnelles du projet, notamment en cas de modification d'une ligne existante.

## **2 - Caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet**

### **2.1 - Plans et profils d'ensemble faisant apparaître le tracé de la ligne, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne**

### **2.2 - Notice sur les stations et les carrefours avec la ligne**

Si la nature du projet le justifie, ces 2 paragraphes sont constitués des éléments suivants :

- vue d'ensemble du projet dans son environnement (échelle à adapter selon l'ampleur du projet) présentant la nature et la destination des terrains situés le long du parcours – habitations, centres commerciaux, zones d'activité –, les voies contiguës et transversales ainsi que les intersections éventuelles et les stations ;

- tracé en plan à l'échelle 1/2500<sup>ème</sup> (ou 1/1000<sup>ème</sup> si disponible) faisant apparaître les valeurs prévisionnelles des rayons de courbure, la nature des différents revêtements envisagés et le statut des zones associées (site propre/site banal/site partagé), ainsi que la localisation des stations, des intersections et des ouvrages d'art éventuels ;
- profil en long faisant apparaître les valeurs prévisionnelles de pente et de rampe, les zones d'alignement et de courbe, ainsi que la localisation des stations, des intersections (le cas échéant) et des ouvrages d'art éventuels ;
- tableau synthétisant les caractéristiques géométriques de la voie pour les déclivités supérieures à 3 % et les courbes serrées (présentant des enjeux particuliers notamment vis-à-vis des risques de perte de visibilité à distance de freinage en conduite manuelle ou de déraillement par sur-vitesse, ou de rayon inférieur à 50 m pour les tramways et les trams-trains) ;
- tableau synthétisant les caractéristiques des stations (type d'implantation par rapport au tracé et par rapport au terrain naturel, présence de portes palières...) ainsi que la longueur prévisionnelle des interstations ;
- notice présentant les principes de gestion envisagés aux intersections avec la ligne (type de signalisation, présence de barrières...) selon leur type (traversées piétonnes, traversées cycles, carrefours non gérés, carrefours à feux, carrefours giratoires, accès riverains...).

## **2.3 - Mention des ouvrages d'art existant, à créer ou à modifier**

Ce paragraphe doit donner lieu au recensement et à la description sommaire des ouvrages d'art intéressant le projet (nature, gabarit, longueur, profondeur, destination...).

Il convient de présenter pour chaque ouvrage s'il s'agit d'un ouvrage nouveau, d'un ouvrage existant modifié du fait du projet ou d'un ouvrage existant non modifié ainsi que la démarche qu'il est envisagé d'adopter pour leur dimensionnement ou la vérification de leur dimensionnement, notamment les études et diagnostics restant à réaliser.

Il convient d'indiquer la présence éventuelle d'ouvrages souterrains implantés à proximité du projet (en particulier s'il s'agit d'ouvrages appartenant à un système de transport public guidé déjà en service), et dans quelle mesure ils peuvent être impactés par celui-ci.

## **2.4 - Indication du type de guidage (métro sur fer, métro sur pneus, tramway sur fer, tramway sur pneus, remontée mécanique, autre)**

Ce paragraphe doit conduire à préciser le type de système envisagé (métro sur fer, métro sur pneus, RER, tramway sur fer, tramway sur pneus, tram-train, autorail, train à crémaillère...) et le type de guidage associé (rails classiques (en indiquant l'écartement), rail central unique, pistes de roulement avec barres latérales de guidage...).

## **2.5 - Indication du type de conduite (automatique ou semi-automatique ou manuelle) des véhicules**

Ce paragraphe doit conduire à préciser le mode de conduite envisagé (conduite à vue, conduite manuelle contrôlée, conduite automatique intégrale...) ainsi que les équipements techniques associés.

## **2.6 - Conditions d'exploitation envisagées (fréquence, parc et capacité des rames, vitesse commerciale)**

Ce paragraphe doit préciser les principales données techniques relatives à l'exploitation : vitesse maximale d'exploitation, vitesse commerciale, fréquence en heure de pointe et en heure creuse –

fréquences actuelles et projetées, le cas échéant –, possibilités de services partiels et de mixité de rames, capacité maximale des rames en unité simple et en unité multiple (le cas échéant), nombre maximal de rames en ligne, parc total des rames...

En cas de mixité de rames, les caractéristiques du ou des véhicule(s) déjà en service seront rappelées et les possibilités de mixité de véhicules sur une même ligne seront précisées.

## 2.7 - Mention des innovations

« On entend par [...] innovation, toute partie d'un projet ou d'un système de transport réalisé comportant un écart technique significatif non couvert par une norme ou une règle de l'art par rapport au système de transport pris comme référence pour démontrer la sécurité »

**(Article 1, arrêté du 23 mai 2003 consolidé)**

Ce paragraphe doit donner lieu au recensement et à la description sommaire des innovations du projet. Les innovations concernent notamment les évolutions technologiques sans référence en France, comme cela a été le cas en tramway lors de la première mise en service d'une alimentation par le sol par rail central ou par plots de rechargement ou en métro lors de la première mise en service d'une ligne en conduite automatique intégrale avec guidage central.

## 2.8 - Notice descriptive sur les singularités

« On entend par [...] singularité, toute caractéristique du projet pouvant induire des risques spécifiques, notamment les ouvrages souterrains, les viaducs de grande longueur et les parties d'exploitation à voie unique »

**(Article 1, arrêté du 23 mai 2003 consolidé)**

Ce paragraphe doit donner lieu au recensement et à la description sommaire des singularités du projet (longue inter-station en tunnel ou tunnel profond, voie unique, section à forte déclivité, courbe serrée, zone de visibilité réduite, zone de manœuvre complexe...).

S'il s'agit de passages à niveau (PN) au sens de l'arrêté du 18 mars 1991 modifié, toute création ou réouverture nécessaire au projet devra être identifiée et être justifiée au plan de la sécurité.

Ce paragraphe doit également contenir la présentation des principes d'exploitation envisagés au niveau de ces singularités (conduite à vue, cantonnement, contrôle d'espacement...).

# 3 - Risques naturels et technologiques

## 3.1 - Notice sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut aggraver, induire ou comporter

Si la nature du projet le justifie, ce paragraphe doit présenter les éléments extérieurs au projet, en particulier les risques naturels et technologiques, susceptibles d'affecter la sécurité des personnes transportées par le système de transport (risques inondations, risques mouvements de terrain, proximité d'ICPE ou d'établissements Seveso, proximité d'infrastructures de transport de matières dangereuses, proximité de câbles haute tension...).

Il doit également donner lieu à la présentation des risques que le projet peut présenter pour son environnement immédiat (CEM, courants de fuite...).

Il sera fait mention des contraintes spécifiques liées à d'éventuelles zones traversées par le projet ou situées à proximité (zones aéroportuaires, militaires, hôpitaux...).

## 4 - Sécurité du projet

### 4.1 - Identification du système de transport envisagé devant servir de référence pour démontrer que le projet satisfera à ses objectifs de sécurité

### 4.2 - Principaux enjeux en matière de sécurité

Les paragraphes 4.1 et 4.2 doivent donner lieu à la présentation :

- de la liste des risques de toute nature susceptibles de mettre en jeu la sécurité des personnes transportées ou des tiers vis-à-vis du fonctionnement du système en particulier ceux liés à son environnement<sup>1</sup> ;
- des objectifs de sécurité recherchés pour le projet ;
- des principes envisagés pour apporter la démonstration du respect de ces objectifs (méthodologie de construction et de démonstration de la sécurité).

Le décret STPG définit, dans son article 3, le principe GAME et précise notamment comme référence générale le niveau de sécurité des systèmes existants assurant des services ou des fonctions comparables compte-tenu du retour d'expérience les concernant. Il n'impose donc pas l'unicité du système de référence.

Pour autant, lorsque la démonstration de la sécurité d'un nouveau système est faite par comparaison avec des systèmes existants, il apparaît souhaitable de limiter autant que faire se peut le nombre de systèmes ou sous-systèmes de référence.

La ou les référence(s) GAME, éventuellement présenté(es) par sous-système, doi(ven)t disposer d'un retour d'expérience positif sur une période minimale de deux ans. L'évolution des règles de l'art doit également être prise compte (le cas échéant).

D'autres méthodes de démonstration de la sécurité peuvent toutefois être présentées.

## 5 - Organisation pour la sécurité et la qualité

### 5.1 - Principes d'organisation de l'autorité organisatrice, de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre, de la conception, de la réalisation et de l'exploitation

### 5.2 - Principes de répartition des OQA

Les paragraphes 5.1 et 5.2 doivent donner lieu à :

- la présentation des différents intervenants du projet connus au moment du dépôt du dossier : autorité organisatrice, maître(s) d'ouvrage, assistant(s) à maître d'ouvrage, maître d'ouvrage coordonnateur et mandataire du (des) maître(s) d'ouvrage le cas échéant, maître(s) d'œuvre, concepteur(s), constructeur(s), exploitant, organisme(s) qualifié(s) agréé(s) ou accrédités(s), gestionnaire(s) de voirie... ;
- la description des missions respectives de ces différents intervenants à l'égard de la sécurité des différentes composantes du projet ;
- la description de l'organisation envisagée pour garantir, à chaque étape (conception, fabrication et mise en place), la qualité collective du projet vis-à-vis des aspects sécurité ;
- la présentation de l'organisation envisagée pour assurer, à chaque étape (conception, fabrication, installation/mise en place, essais préalables à la mise en service), l'existence d'une évaluation indépendante par un OQA de la sécurité du projet dans son ensemble et de chacune

---

1 l'environnement est constitué de tout ce qui peut influencer le système ou être influencé par le système

de ses composantes structurelles et opérationnelles.

Les domaines couverts par la mission de l'OQA sont également identifiés parmi les domaines d'intervention suivants :

- Évaluation globale ;
- Matériel roulant ;
- Contrôle-commande – Signalisation ferroviaire ;
- Infrastructures;
- Énergie ;
- Insertion urbaine des tramways.

Nota : L'évaluation de l'OQA en ce qui concerne la conception des ouvrages d'art ainsi que la conception et l'exécution des dispositifs électriques des installations fixes nécessaires au fonctionnement des systèmes de transport public guidé pourra s'appuyer sur le contrôle exercé par un contrôleur technique agréé, en application des dispositions des articles L111-23 à L111-26 du CCH. Si ce contrôle technique n'est pas prévu dans le cadre du projet, l'OQA pourra le demander dans le cadre de son évaluation.

## **6 - Personnes à mobilité réduite**

### **6.1 - Propositions de dispositions techniques et fonctionnelles destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite**

Ce paragraphe donne lieu à la présentation des principes envisagés pour la prise en compte de la sécurité des personnes à mobilité réduite dans la conception du projet et des propositions de dispositions prévues pour assurer leur sécurité lors de l'utilisation du système.

## **7 - Référentiels**

### **7.1 - Référentiel législatif et réglementaire**

### **7.2 - Liste prévisionnelle des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la conception et la réalisation du projet**

Ces paragraphes donnent lieu à la présentation, par sous-système, de la liste prévisionnelle des référentiels techniques (réglementaires, normatifs et règles de l'art – guides STRMTG et CEREMA en particulier) pris en compte pour la phase de conception du projet et envisagés pour les phases de fabrication et de réalisation projet dans les domaines de la sécurité et de la qualité.

Le cas échéant, ils donnent lieu à l'identification et à la motivation des écarts connus à ce stade par rapport aux référentiels précédemment identifiés.

### **7.3 - Dérogations envisagées à la réglementation applicable**

Ce paragraphe donne lieu à l'identification et à la motivation des dérogations envisagées à la réglementation technique de sécurité en vigueur (le cas échéant).

## Annexe A – Sigles et acronymes

DDS	Dossier de Définition de Sécurité
CEM	Compatibilité Electro-Magnétique
CEREMA	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
GAME	Globalement Au moins Equivalent
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
OQA	Organisme qualifié agréé ou accrédité
RER	Réseau Express Régional (d'Île-de-France)
STPG	Sécurité des Transports Publics Guidés

## Annexe B – Définitions

Décret STPG	Décret n°2017-440 du 30 avril 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés
Demandeur	Autorité organisatrice de transport ou son représentant dûment désigné (Ref : Décret STPG, article 2)
Dérogation	Non conformité à un règlement technique de sécurité (Ref. : Groupe de travail STRMTG « Application du décret STPG » – Avril 2004)
Études préliminaires	Études permettant au maître d'ouvrage d'arrêter le parti d'ensemble du projet (Réf. : Article R2431-24 du code de la commande publique)
Évaluation	Réalisation d'une expertise afin de parvenir à un jugement, fondé sur des preuves, quant à l'adéquation d'un produit (Ref. : Norme EN 50 126)
Exploitant	Toute entité, à l'exclusion des sous-traitants et des gestionnaires de voirie, assurant directement ou à la demande de l'autorité organisatrice des transports, l'exploitation de tout ou partie du système de transport ainsi que la gestion et la maintenance de celui-ci lorsque ces fonctions ne sont pas assurées par un gestionnaire d'infrastructure (Ref. : Décret STPG, article 2)
Gestionnaire de voirie	Autorité chargée de la voirie au sens du code de la voirie routière (Ref. : Décret STPG, article 3)
Ligne STPG	Ligne de transport public guidé pour laquelle le décret STPG s'applique
Sous-système	Toute partie du projet ou du système de transport réalisé faisant l'objet d'une analyse de sécurité individualisée (Ref. : Décret STPG, article 2)
Station	Pour l'application du présent guide, sont également dénommées stations les gares ferroviaires et RER
Tranche	Toute partie du projet qui peut être conçue, réalisée et mise en service de façon autonome. (Ref. : Décret STPG, article 2)
Vérification	Confirmation par examen et apport de preuves tangibles que les exigences spécifiées ont été satisfaites. (Ref. : Norme EN 50 126)

## Annexe C – Élaboration du guide

Conformément au décret n° 2010-1580 du 17 décembre 2010, portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG est chargé de produire des guides et référentiels.

Le présent document a été élaboré à partir :

- Le présent document a été élaboré à partir :
- des réflexions et propositions :
  - des divisions du siège du STRMTG,
  - du « Chargé de mission réglementation et normalisation des transports guidés et chemins de fer secondaires »,
  - des bureaux de contrôle du STRMTG,
  - de la profession (GART, SYSTRA, CEREMA, EGIS, CERTIFER SA, ERA, Trames Urbaines, RATP),
- du guide d'application existant relatif au contenu détaillé du Dossier de Définition de Sécurité du 27/03/2006.

A également contribué à la relecture du guide :

- M. BRUN Ludovic, Chargé de mission Juridique du STRMTG