



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT

Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de France et de Suisse

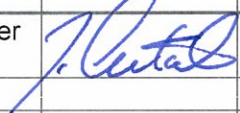
Guide d'application

12 décembre 2011

FICHE D'IDENTIFICATION

Titre du document	Guide d'application des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse
Référence	EPSF/OFT/guide d'application - /12.12.2011/ Version 1

Validation

Version	Date	Motivation	Pages	Signature OFT		Signature EPSF	
				nom	visa	nom	visa
1	12/12/11	Création du document	36	Lütscher		Dalmas	

Introduction

Ce document est le guide d'application des accords de reconnaissance mutuelle signés entre l'Office Fédéral des Transports (OFT) et l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) le 6 mars 2009.

Son objet est d'explicitier le fonctionnement des procédures d'admission croisée des véhicules, y compris dans le cas de leur renouvellement ou modification. Au besoin, ce guide d'application est mis à jour en commun par l'OFT et l'EPSF ; les exigences techniques respectives actuelles se trouvent dans le document technique commun annexé au protocole de mise en œuvre des procédures pour la reconnaissance mutuelle des autorisations de mise en service pour les locomotives et les véhicules conventionnels et à grande vitesse signé le 06-03-2009.

I - Cas d'un véhicule déjà autorisé dans un des deux pays :

1. Véhicule faisant déjà l'objet d'une autorisation d'exploiter en Suisse et pour lequel une autorisation de mise en service est souhaitée en France :

Une demande d'autorisation de mise en service doit être présentée à l'EPSF en vertu de l'article 54 du décret n°2006-1279 modifié qui prévoit la fourniture d'un dossier technique de sécurité. Le contenu, l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 7 et l'annexe IV de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale des systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

La conformité du véhicule aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en Suisse de ce véhicule reprises en annexe 2 et classées dans les catégories A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'OFT pour les paramètres classés en catégorie A suffisent à démontrer la conformité du véhicule aux règles nationales françaises pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

L'autorisation de mise en service de véhicules pourra être délivrée par l'autorité nationale de sécurité du pays ayant reçu la demande, lorsque le dossier correspondant sera complété et accepté.

Le dossier technique de sécurité devra comporter une copie de l'autorisation d'exploiter en Suisse délivrée par l'OFT accompagnée d'une attestation de l'OFT de conformité du véhicule à l'ensemble des règles reconnues d'office. Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction française officielle.

Il devra en outre être accompagné d'un rapport d'un organisme qualifié agréé (OQA) tel que prévu par le décret n°2006-1279 modifié et décrit par l'arrêté du 31 décembre 2007. Ce rapport portera notamment sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.

→ Particularités pour l'autorisation de mise en service d'un véhicule « ancien » :

Est considéré comme « ancien » un véhicule conçu et construit selon un référentiel (ou une partie de référentiel) antérieur à celui utilisé dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle en vigueur.

- Utilisation du "retour d'expérience" (REX):

Dans le cas d'un véhicule ancien déjà autorisé par la Suisse et à ce jour en exploitation, l'OFT, pourra pour les paramètres classés A et relevant des thèmes listés ci-après, valider leur conformité en s'appuyant sur un retour d'expérience suffisant de l'exploitation de ce véhicule.

Un retour d'expérience est suffisant lorsque l'exploitation du véhicule considéré est faite sur un parc homogène, dans des conditions d'exploitation comparables et sur un volume de trafic représentatif (nombre de véhicules pendant un temps donné) permettant ainsi une exploitation significative des renseignements recueillis.

Liste de thèmes :

Structure de caisse
Choc et traction
Bogie / roulement
Essieu monté
Installations soumises à surveillance
Intercirculation
Installations d'eau potable et des eaux usées
Protection de l'environnement
Sécurité du travail
Gabarit des véhicules
Techniques d'assemblage (soudure, collage, techniques d'assemblage mécanique).

Pour cela, le demandeur sollicitera de l'OFT, la délivrance des attestations de conformité pour le véhicule ancien suivant la procédure REX (annexe 1 bis du guide) pour les paramètres répertoriés dans la catégorie "A" dans le document technique commun et relevant des thèmes listés ci-dessus pour lesquels l'application du protocole a été demandée, et les adressera à l'EPSF.

L'EPSF validera alors la possibilité d'appliquer le retour d'expérience aux nouvelles conditions d'exploitation. Dans le cas où le retour d'expérience serait considéré comme insuffisant, l'EPSF pourra demander des démonstrations supplémentaires.

- Utilisation de référentiels anciens :

Dans le document technique commun apparaît également le référentiel antérieur (par exemple les fiches UIC) pouvant être considéré comme équivalent aux référentiels nationaux en vigueur. Si toutefois, pour un paramètre classé « A », les référentiels antérieurs n'étaient pas cités, le demandeur a la possibilité de mener une comparaison des règles techniques ayant présidé à la mise en circulation du véhicule avec les règles techniques actuelles, en application du règlement européen n°352/2009. Si leur équivalence est établie le demandeur peut alors demander une attestation de conformité au paramètre (annexe 1 ter du Guide) du document technique commun concerné.

2. Véhicule faisant déjà l'objet d'une autorisation de mise en service en France et pour lequel une autorisation d'exploiter est souhaitée en Suisse :

Une demande d'attribution d'autorisation d'exploiter doit être déposée auprès de l'OFT. Les conditions techniques que doivent respecter les véhicules ferroviaires sont fixées dans l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) de même que dans les dispositions d'exécution afférentes (DE-OCF). Pour circuler sur territoire suisse, les véhicules ferroviaires étrangers sont tributaires d'une homologation de série / autorisation d'exploiter de l'OFT en vertu des art. 7 et 8 OCF.

La conformité du véhicule aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en France de ce véhicule reprises en annexe 2 et classées A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'EPSF pour les paramètres classés en catégorie A suffisent à démontrer la conformité du véhicule aux règles nationales suisses pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

L'autorisation de mise en service de véhicules pourra être délivrée par l'autorité nationale de sécurité du pays ayant reçu la demande, lorsque le dossier correspondant sera complété et accepté.

Le dossier technique de sécurité devra comporter une copie de l'autorisation d'exploiter en France délivrée par l'EPSF accompagnée d'une attestation de l'EPSF de conformité du véhicule à l'ensemble des règles reconnues d'office.

Il devra en outre être accompagné d'un rapport d'un organisme qualifié conformément à l'art. 2 de l'Ordonnance des chemins de fer (OCF). Ce rapport portera notamment sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.

→ Particularités pour l'autorisation de mise en service d'un véhicule « ancien » :

Est considéré comme « ancien » un véhicule conçu et construit selon un référentiel (ou une partie de référentiel) antérieur à celui utilisé dans le cadre des accords de reconnaissance mutuelle en vigueur.

- Utilisation du "retour d'expérience" (REX):

Dans le cas d'un véhicule ancien déjà autorisé par la France et à ce jour en exploitation, l'EPSF, pourra pour les paramètres classés A et relevant des thèmes listés ci-après, valider leur conformité en s'appuyant sur un retour d'expérience suffisant de l'exploitation de ce véhicule.

Un retour d'expérience est suffisant lorsque l'exploitation du véhicule considéré est faite sur un parc homogène, dans des conditions d'exploitation comparables et sur un volume de trafic représentatif (nombre de véhicules pendant un temps donné) permettant ainsi une exploitation significative des renseignements recueillis.

Liste de thèmes :

Structure de caisse

Choc et traction

Bogie / roulement

Essieu monté

Installations soumises à surveillance

Intercirculation

Installations d'eau potable et des eaux usées

Protection de l'environnement

Sécurité du travail

Gabarit des véhicules

Techniques d'assemblage (soudure, collage, techniques d'assemblage mécanique).

Pour cela, le demandeur sollicitera de l'EPSF, la délivrance des attestations de conformité pour le véhicule ancien suivant la procédure REX (annexe 1 bis du guide) pour les paramètres répertoriés dans la catégorie "A" dans le document technique commun et relevant des thèmes listés ci-dessus pour lesquels l'application du protocole a été demandée, et les adressera à l'OFT.

L'OFT validera alors la possibilité d'appliquer le retour d'expérience aux nouvelles conditions d'exploitation. Dans le cas où le retour d'expérience serait considéré comme insuffisant, l'OFT pourra demander des démonstrations supplémentaires.

- Utilisation de référentiels anciens :

Dans le document technique commun apparaît également le référentiel antérieur (par exemple les fiches UIC) pouvant être considéré comme équivalent aux référentiels nationaux en vigueur. Si toutefois, pour un paramètre classé « A », les référentiels antérieurs n'étaient pas cités, le demandeur a la possibilité de mener une comparaison des règles techniques ayant présidé à la mise en circulation du véhicule avec les règles techniques actuelles, en application du règlement européen n°352/2009. Si leur équivalence est établie le demandeur peut alors demander une attestation de conformité au paramètre (annexe 1 ter du Guide) du document technique commun concerné.

II - Cas d'un véhicule nouveau pour les deux pays

Il est possible dans ce cas de procéder à une admission croisée, les travaux d'inspection étant partagés entre les deux agences de sécurité, l'une d'entre elles assurant la coordination.

Dans ce cas, les deux démarches seront engagées simultanément auprès des autorités de chacun des pays. Les deux autorités mettent en place une organisation commune pour chaque projet de ce type qui devra notamment comprendre un calendrier de mise en œuvre. La répartition entre pays ne pourra se faire que par chapitre de façon à préserver la cohérence du système.

Une des deux autorités sera identifiée pour coordonner les procédures d'admission en fonction des caractéristiques de projet et notamment de la responsabilité « système ». Cette autorité sera en particulier chargée d'émettre la première autorisation de mise en service.

3. Sollicitation de la première autorisation de mise en service en France :

Il doit être introduit une demande d'autorisation de mise en service auprès de l'EPSF en vertu de l'article 44 du décret n°2006-1279 modifié qui prévoit la fourniture :

- d'un dossier de conception de la sécurité dont le contenu, l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 46 du décret n°2006-1279 modifié ;
- d'un dossier de sécurité dont le contenu, l'objet et les pièces à fournir sont précisés par l'article 51 du décret n°2006-1279 modifié et l'article 6 et l'annexe III de l'arrêté du 31 décembre 2007.

Le dossier de sécurité devra comporter une copie d'une attestation de l'OFT de conformité du véhicule à l'ensemble des règles reconnues d'office. Ces éléments devront faire l'objet d'une traduction française officielle.

La conformité du véhicule aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation d'exploiter en Suisse de ce matériel reprises en annexe 2 et classées dans la catégorie A, est reconnue d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'OFT pour les paramètres classés en catégorie A suffisent à démontrer la conformité du véhicule aux règles nationales françaises pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier devra en outre être accompagné du rapport d'un organisme qualifié agréé (OQA) tel que prévu par le décret n°2006-1279 modifié et décrit par l'arrêté du 31 décembre 2007. Ce rapport portera notamment sur le système et sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.

L'autorisation de première mise en service en France est menée conformément à l'arrêté du 31 décembre 2007.

4. Sollicitation de la première autorisation de mise en service en Suisse :

Une demande d'attribution d'autorisation d'exploiter doit être effectuée auprès de l'OFT.

Les conditions techniques que doivent respecter les véhicules ferroviaires sont fixées dans l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) de même que dans les dispositions d'exécution afférentes (DE-OCF). Pour circuler sur territoire suisse, les véhicules ferroviaires sont tributaires d'une homologation de série (de type) / autorisation d'exploiter de l'OFT en vertu des art. 7 et 8 OCF.

Le dossier de sécurité devra comporter une copie d'une attestation de l'EPSF de conformité du véhicule à l'ensemble des règles reconnues d'office.

La conformité du véhicule aux règles prises en compte lors du processus d'autorisation de mise en service en France de ce véhicule reprises en annexe 2 et classées dans la catégorie A sont reconnues d'office sans qu'il soit nécessaire de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

Les attestations délivrées par l'EPSF pour les paramètres classés en catégorie A suffisent à démontrer la conformité du véhicule aux règles nationales suisses pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications.

Le dossier devra en outre être accompagné du rapport d'un organisme conformément à l'art. 2 de l'Ordonnance des chemins de fer (OCF). Ce rapport portera notamment sur le système et sur l'analyse des éléments fournis permettant notamment d'attester de la conformité des règles classées dans la catégorie B et C.

L'autorisation de première mise en service en Suisse est menée conformément à l'OCF.

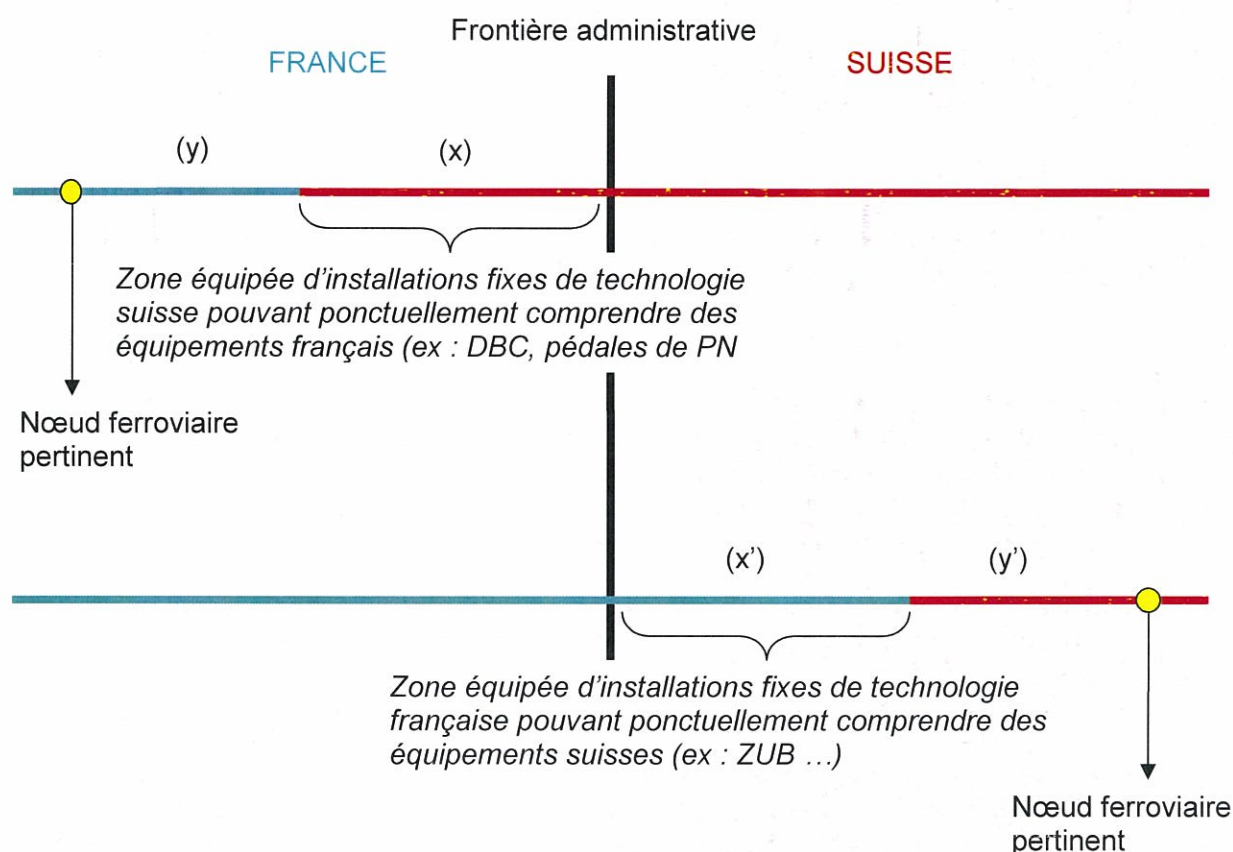
Nota : Dans les cas 3 et 4 du chapitre II, les attestations de conformité relatives aux paramètres classés « A » pourront être délivrées avant l'autorisation de mise en service définitive et complète du véhicule par la seconde autorité à la première autorité.

III – Cas d'un véhicule déjà autorisé dans un des deux pays et dont la circulation est demandée sur un tronçon pénétrant dans l'autre pays :

Les deux pays sont reliés par des tronçons frontaliers de lignes sur lesquels, pour des raisons pratiques ou historiques, certaines installations d'un réseau (type de voie, gabarit, alimentation électrique, signalisation latérale ou embarquée, radio, etc.) et les dispositions d'exploitation et de maintenance correspondantes ont été prolongées au-delà de la frontière administrative. Ces tronçons (décrits dans l'annexe 3) sont techniquement des extensions du réseau voisin en territoire national, sur lesquels peuvent toutefois exister des équipements fixes conformes aux dispositions techniques nationales (passages à niveau, pédales d'annonce, etc.).

De ce fait, le véhicule autorisé à circuler sur le réseau voisin peut techniquement circuler sur ces prolongements en territoire national, sous réserve de sa compatibilité avec les éventuels équipements particuliers susmentionnés. L'autorisation de mise en service de ce véhicule dans son pays d'origine est donc considérée comme un moyen acceptable de conformité aux dispositions applicables, le référentiel pertinent étant celui correspondant aux installations rencontrées.

Au-delà du point de commutation des systèmes, les véhicules déjà autorisés à circuler en deçà pourront voir leur autorisation étendue jusqu'à un nœud ferroviaire pertinent (défini en annexe 3) sous réserve de la preuve de leur conformité aux dispositions techniques nationales supplémentaires applicables sur ce tronçon (conformément au paragraphe I du présent guide).



Légende :

Le changement de couleur correspond au point où il faut commuter les équipements des véhicules.

5. Véhicule faisant déjà l'objet d'une autorisation en Suisse et pour lequel une autorisation de mise en service est souhaitée sur un tronçon pénétrant en France :

Tronçons repérés « x » sur le schéma ci-dessus:

Sur les tronçons du réseau français dont les installations fixes sont conçues, exploitées et entretenues selon les dispositions techniques suisses, et pour les interfaces entre les véhicules et ces installations, ce sont les règles techniques suisses qui sont d'application et considérées comme équivalentes aux règles techniques françaises en vigueur (sauf pour les éventuels équipements fixes conformes aux dispositions techniques françaises).

Par conséquent, l'autorisation de mise en service en Suisse (« autorisation d'exploiter ») délivrée par l'OFT est, pour tous les paramètres classés A et ceux classés C liés à des contraintes d'infrastructure, considérée comme un moyen acceptable de conformité aux dispositions applicables sur les tronçons frontaliers français.

Pour les paramètres classés B et C ne correspondant pas à des contraintes d'infrastructure, le demandeur devra démontrer leur conformité aux règles nationales françaises, de même que pour les paramètres classés B et C relatifs aux éventuels équipements fixes conformes aux dispositions techniques françaises se trouvant sur le tronçon.

Tronçons repérés « y » sur le schéma ci-dessus:

Au-delà du point de commutation des systèmes suisses aux systèmes français, les véhicules déjà autorisés à circuler sur le tronçon objet du paragraphe précédent, pourront voir leur autorisation étendue jusqu'à un nœud ferroviaire pertinent (défini en annexe 3) sous réserve de la preuve de leur conformité aux dispositions techniques nationales supplémentaires applicables sur ce tronçon (conformément au paragraphe I du présent guide).

6. Véhicule faisant déjà l'objet d'une autorisation en France et pour lequel une autorisation de mise en service est souhaitée sur un tronçon pénétrant en Suisse :

Tronçons repérés « x' » sur le schéma ci-dessus:

Sur les tronçons du réseau suisse dont les installations fixes sont conçues, exploitées et entretenues selon les dispositions techniques françaises, et pour les interfaces entre les véhicules et ces installations, ce sont les règles techniques françaises qui sont d'application et considérées comme équivalentes aux règles techniques suisses en vigueur (sauf pour les éventuels équipements fixes conformes aux dispositions techniques suisses).

Par conséquent, l'autorisation de mise en service en France délivrée par l'EPSF est, pour tous les paramètres classés A et ceux classés C liés à des contraintes d'infrastructure, considérée comme un moyen acceptable de conformité aux dispositions applicables sur les tronçons frontaliers suisses.

Pour les paramètres classés B et C ne correspondant pas à des contraintes d'infrastructure, le demandeur devra démontrer leur conformité aux règles nationales suisses, de même que pour les paramètres classés B et C relatifs aux éventuels équipements fixes conformes aux dispositions techniques suisses se trouvant sur le tronçon.

Tronçons repérés « y' » sur le schéma ci-dessus:

Au-delà du point de commutation des systèmes français aux systèmes suisses, les véhicules déjà autorisés à circuler sur le tronçon objet du paragraphe précédent, pourront voir leur autorisation étendue jusqu'à un nœud ferroviaire pertinent (défini en annexe 3) sous réserve de la preuve de leur conformité aux dispositions techniques nationales supplémentaires applicables sur ce tronçon (conformément au paragraphe I du présent guide).

Annexe 1 : Attestation de conformité d'un paramètre « A »



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT

ATTESTATION DE CONFORMITÉ

Référentiel applicable	Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de France et de Suisse. Date
Titre et date du document technique commun	

Type de véhicule	 Loco XYZ
Numéro européen du ou des véhicule(s) testés (le cas échéant)	XXXXXXXXXXXX-X (12345) Le/Les numéro(s) d'immatriculation du/des véhicule/s utilisé/s pour les essais.
Validité pour d'autres types de véhicules (optionnel)	
Item Paramètres	9 – Fenêtres frontales/latérales
Réglementation nationale	
Caractéristique évaluée	Description succincte de la caractéristique évaluée
Réglementation déterminante	UIC 651 EN 15152
Paramètres techniques spécifiques	

Liste des documents	Liste des références documentaires en annexe 2 du protocole comprenant le nom, le numéro, la version et la date d'émission de chaque document examiné	
Localisation de la documentation	Lieu où la documentation peut être consultée en cas de besoin	
Résultat du contrôle de conformité	Caractéristique démontrée et raison de la justification (éventuellement citations) Evaluation des résultats de l'examen. Le cas échéant, catégorisation du véhicule	
Conditions et limitations d'utilisation	Le cas échéant, restrictions qui découlent de l'examen	
Ref ANS (avec logo)	Date	Nom: Signature:
ANS ayant effectué le contrôle de conformité et signé l'attestation Affaire Numéro OFT-2011/XXXXX		

Annexe 1 bis : Attestation de conformité pour un véhicule ancien suivant la procédure REX

LOGO de l'ANS émettrice

NOM du véhicule

PHOTO du véhicule

Référentiel applicable	Version
Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de France et de Suisse.	Version du jj/mm/aa

Paramètres concernés
Noms et numéros des paramètres

• Retour d'Expérience

Type d'exploitation	Description (exemples : grandes lignes ? manœuvres ?)
Vitesse limite	Description
Kilométrage mensuel moyen	Description
Effectif de la série	Description
Volume du trafic	Description
Démonstration	Démonstration prouvant que l'exploitation du véhicule ancien se fera sans détérioration du niveau de sécurité du réseau : description des accidents et incidents survenus sur le véhicule et conséquences

Lieu et date

Nom du rédacteur

Signature du détenteur

Mention des éventuelles restrictions du périmètre d'exploitation imposées par l'ANS et motifs :

Exemple : vitesse limitée à 120 km/h pour cause d'efforts excessifs sur la voie.

ATTESTATION DE CONFORMITE POUR UN
VEHICULE ANCIEN

Annexe 1 ter : Attestation de conformité pour un véhicule ancien suivant la comparaison des référentiels

LOGO de l'ANS émettrice

NOM du véhicule

PHOTO du véhicule

Référentiel applicable	Version
Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de France et de Suisse.	Version du jj/mm/aa

- Comparaison des référentiels ayant présidé à la mise en circulation du véhicule avec les référentiels actuels.

Paramètre concerné	Règles techniques selon lesquelles le véhicule a été autorisé	Règles techniques reprises dans le document technique commun du jj/mm/aaaa
Nom et numéro du paramètre	Noms, numéros, versions, dates d'émission des règles techniques et lieux dans lesquels elles peuvent être consultées en cas de besoin	Noms, numéros, versions, dates d'émission des règles techniques et lieux dans lesquels elles peuvent être consultées en cas de besoin
Démonstration <i>Comparaison <u>argumentée</u> entre les référentiels anciens et nouveaux et démonstration de leur équivalence</i>		
Conditions et limitations d'utilisation		

Lieu et date

Nom du rédacteur / sigle de
l'autorité nationale de sécurité

Signature

Annexe 2 : Récapitulatif et classification

Les points techniques (items/paramètres) ont été classés par les experts de l'OFT et de l'EPSF selon la liste reprise ci-après :

Items	dénomination	REX ⁽¹⁾	Matériel roulant	
			locomotives	voyageurs
1	Comportement dynamique	/	A / B / C	A / B / C
2	Structure de caisse	X	A	A
3	Choc et traction	X	A / C	A / C
4	Bogie / roulement	X	A	A
5	Essieu monté	X	A / B / C	A / B / C
6	Installation de frein	/	A / B / C	A / B / C
7	Installations soumises à surveillance	X	A / B	A / B / C
8	Pantographes	/	A / C	A / C
9	Fenêtres frontales / latérales	/	A	A
10	Portes	/	A	A / C
11	Intercirculation	X	A / C	A / C
12	Alimentation en énergie et compatibilité électro-magnétique	/	A / C	A / C
13	Logiciels	/	A	A
14	Installations d'eau potable et d'eaux usées	X	A	A
15	Protection de l'environnement	X	A / C	A / C
16	Protection incendie	/	A	A
17	Sécurité du travail	X	A	A
18	Gabarit des véhicules	X	A / C	A / C
19	Autres équipements de sécurité	/	A / C	A / C
20	Réservoir	/	Non concerné	Non concerné
21	Réservoirs à marchandises à déchargement par pression	/	Non concerné	Non concerné
22	Protection (sécurisation) des chargements	/	Non concerné	Non concerné
23	Inscriptions	/	A / B	A / B
24	Techniques d'assemblage (soudure, collage, techniques d'assemblage mécanique)	X	A	A
25	Organismes d'essai	/	A / C	A / C

⁽¹⁾ REX signifie que pour le matériel en exploitation, le retour d'expérience peut être pris en compte pour la mise en service.

Annexe 3

Version du 1^{er} décembre 2011

Conditions caractéristiques des tronçons pénétrant de la France vers la Suisse et de la Suisse vers la France



<http://www.flags.de>

**Cette annexe fait partie intégrante du présent guide d'application.
Elle sera au besoin et sur demande d'une ou des deux parties,
conjointement mise à jour par l'EPSF et l'OFT.**

Zeichenerklärung

Eisenbahnen

zweigleisig; Fahrplanfeld	
eingleisig	
Schmalspurbahn	
ohne Personenverkehr dto., Schmalspur	
außer Betrieb dto., Schmalspur	
abgebaut dto., Schmalspur	
Zahnradbahn	
Privatbahn	
Infrastruktureigentümer (Betreiber)	
Museumsbetrieb aussch. / gelegentlich	
im Bau / geplant	

Elektrischer Betrieb

Wechselstrom 15 kV 16,7 Hz (Staatsbahn / Privatbahn)	
Wechselstrom 25 kV 50 Hz	
Gleichstrom 600 - 1500 V (Staatsbahn / Privatbahn)	
Gleichstrom 3000 V (Staatsbahn / Privatbahn)	
Stromschiene	
max. Steigung	

Stationen

Bahnhof mit Personenverkehr	
Haltepunkt, Haltestelle	
Güterbahnhof, Dienststation	
Gleiswechsel	
Verzweigung	
Rangier- o. Abstellbahnhof	
Eigentumsgrenze	
Umschlagbahnhof (Container)	
Umschlagbahnhof (Huckepack)	
Beförderung begleiteter PKW	
Werkstätte, Depot	
Rollbock / -schienen-Übergabe	

Trambahnen

Tram mit Haltestelle	
abgebaut	

Seilbahnen

Standseilbahn, Luftseilbahn	
Gondelbahn, Sessellift	
Betriebslänge / Höhendiff. / max. Steigung	

Sonstiges

Landesgrenze / Kantonsgrenze	
Autobahn	
Bergwerk, Steinbruch - in Betr. / stillgelegt	
Industrieanchluss / Kraftwerk	
Dampfschiffverkehr	
Eisenbahntrajekt	

légende

chemins de fer

doubling; tableau d'indicateur officiel	
voie unique	
chemin de fer à voie étroite	
seulement trafic marchandises dto., voie étroite	
ligne désaffectée dto., voie étroite	
ligne déposée dto., voie étroite	
chemin de fer à crémaillère	
chemin de fer privé	
prop. de l'infrastructure (entreprise de l'exploitation)	
chemin de fer touristique - exclusif / occasionnel	
ligne en construction / projetée	

traction électrique

courant alternatif 15 kV 16,7 Hz (chemin de fer d'Etat / chemin de fer privé)	
courant alternatif 25 kV 50 Hz	
courant continu 600 V - 1500 V (chemin de fer d'Etat / chemin de fer privé)	
courant continu 3000 V (chemin de fer d'Etat / chemin de fer privé)	
traction électrique avec troisième rail	
rampe maximum	

gares

gare	
point d'arrêt	
gare des marchandises, gare de service	
liaison de report	
bifurcation	
triage	
limite propriétaire	
gare intermodale (container)	
gare intermodale (transport combiné rail-route)	
transports de véhicules à moteur accompagnés	
atelier, dépôt	
installation de chargement des trucks porteurs	

tramways

tramway avec point d'arrêt	
ligne déposée	

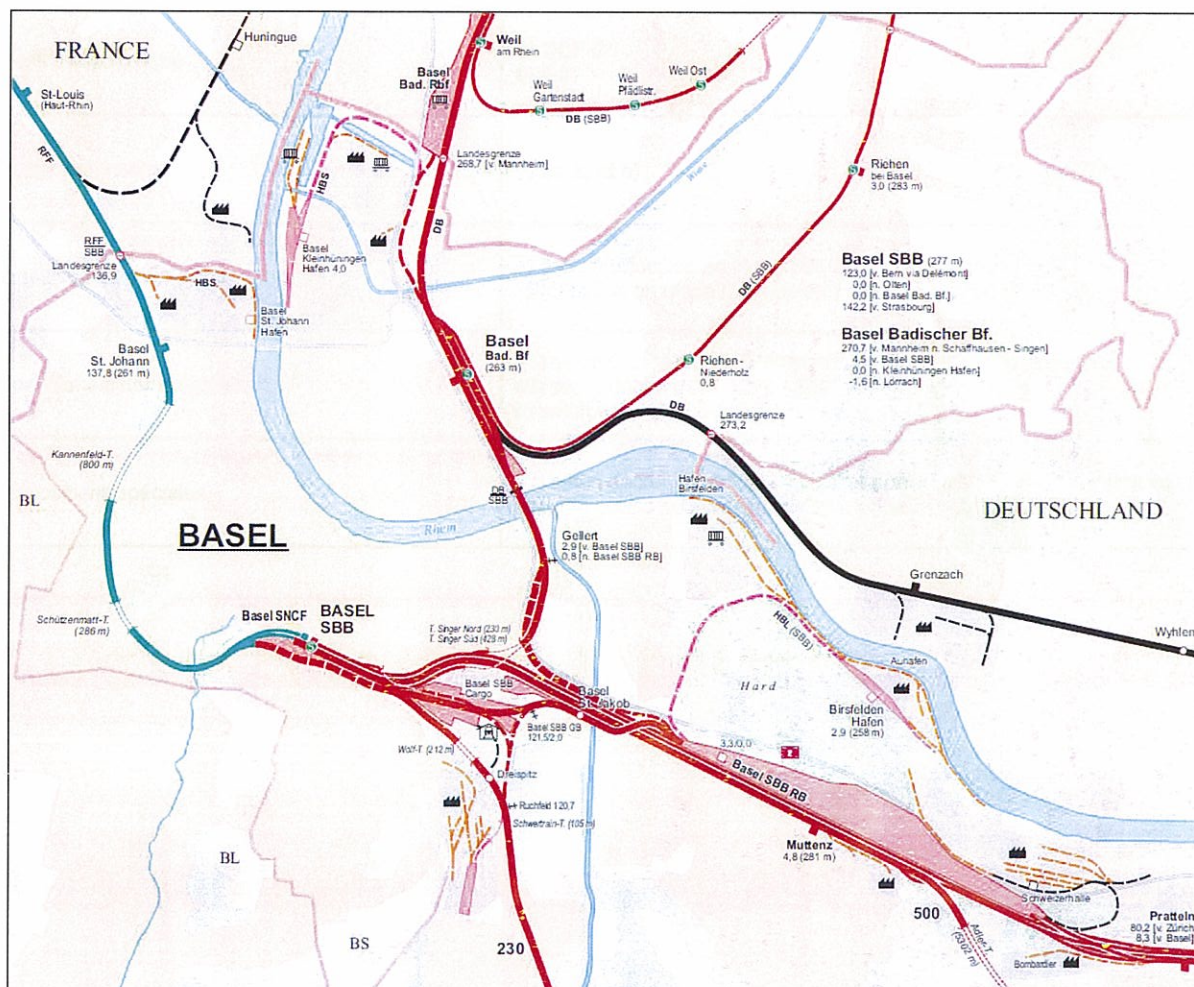
transports à cables

funiculaire, téléphérique	
télécabine, télésiège	
longueur exploitée / diff. d'altitude / rampe max.	

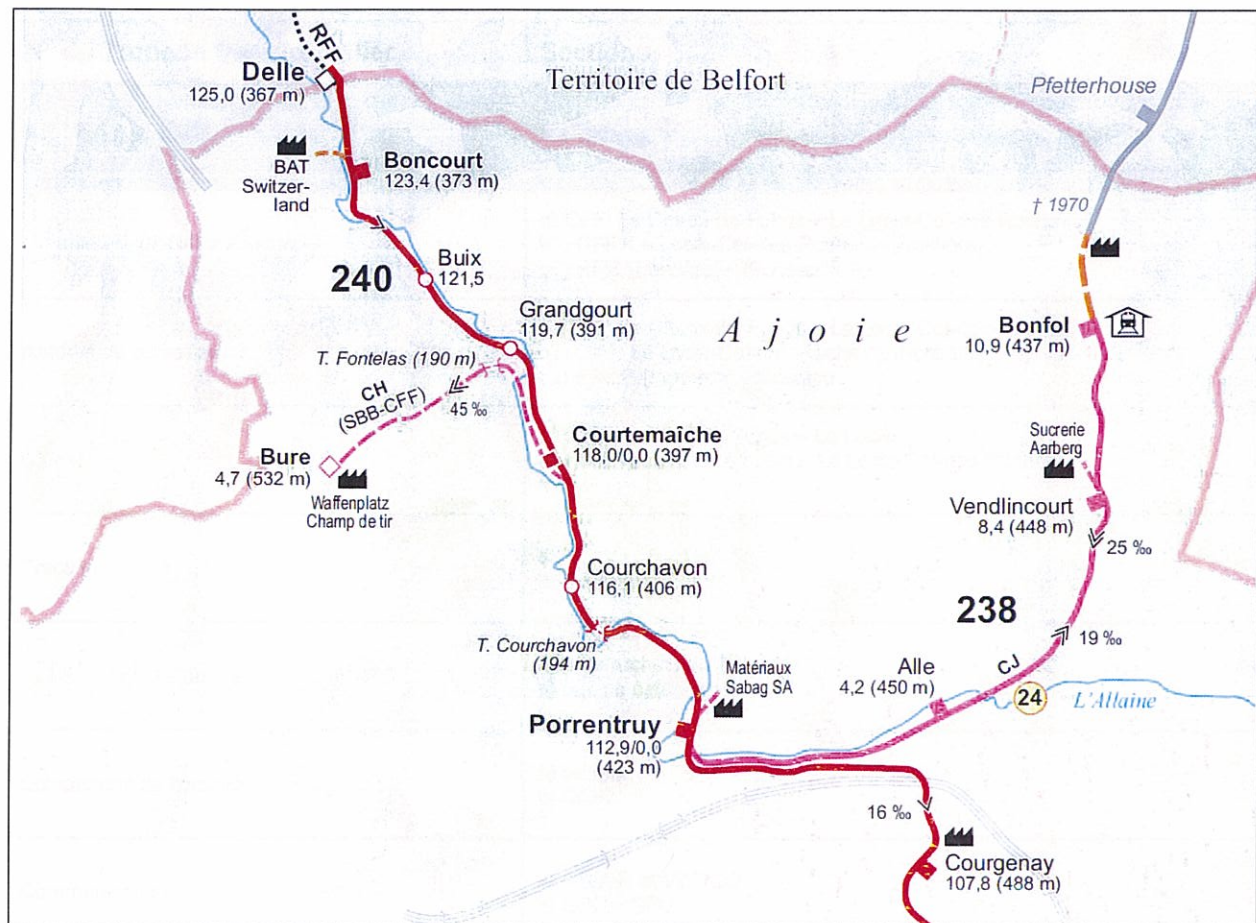
renseignements divers

frontière d'état / limite cantonale	
autoroute	
mine - en service / hors service	
voie industrielle / usine électrique	
bateau à vapeur	
bac à chemin de fer	

N° du tronçon transfrontalier	Sections
TT 01	a) Basel SBB RB – Basel SBB b) Basel SBB – Basel St. Johann c) Basel St. Johann – St-Louis – Mulhouse
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: Basel SBB RB – Basel SBB b) CFF: Basel SBB – Basel St. Johann c1) CFF: Basel St. Johann – [frontière] c2) RFF: [frontière] – St-Louis – Mulhouse
Autorité de surveillance	a) OFT: Basel SBB RB – Basel SBB b) OFT: Basel SBB – Basel St. Johann c1) OFT: Basel St. Johann – [frontière] c2) EPSF: [frontière] – St-Louis – Mulhouse
Classe	a) D4 b) D4 c) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) 25 kV~ 50 Hz c) 25 kV~ 50 Hz
Position de la caténaire	a) pour archets de 1950 mm b) pour archets de 1450 mm c) pour archets de 1450 mm
Equipement de sécurité	a) Integra et PZB/Indusi b) Integra et KVB/Crocodile c) KVB/Crocodile
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) GSM-R et VZFK90 c) GSM-R
Profil d'espace libre	a) OCF O2 b) OCF O1 c) GB
Point de transition	Entre a) et b)
Transition des systèmes	a) transition en mode CH, pas de transition en mode F b) transition en mode CH, pas de transition en mode F c) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b) selon OCF Art. 7 et 8 c1) selon OCF Art. 7 et 8: Basel St. Johann – [frontière] c2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – St-Louis – Mulhouse
Dispositions spéciales	c2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté pour la section [frontière] – St-Louis



N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 02	a) Porrentruy – Boncourt – Delle b) Delle – Belfort (planifié)
Propriétaire de l'infrastructure	a1) CFF: Porrentruy – Boncourt – [frontière] a2) RFF: [frontière] – Delle b) RFF: Delle – Belfort
Autorité de surveillance	a1) OFT: Porrentruy – Boncourt – [frontière] a2) EPSF: [frontière] – Delle b) EPSF: Delle – Belfort
Classe	a) C3 b) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) 25 kV~ 50 Hz (planifié)
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pour archets de 1450 mm (planifié)
Equipement de sécurité	a) Integra b) à définir
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) GSM-R
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) G1
Point de transition	Entre a) et b)
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a1) selon OCF Art. 7 et 8: Porrentruy – Boncourt – [frontière] a2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] - Delle b) selon décret 2006-1279 - Titre V
Dispositions spéciales	a2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté [frontière] – Delle

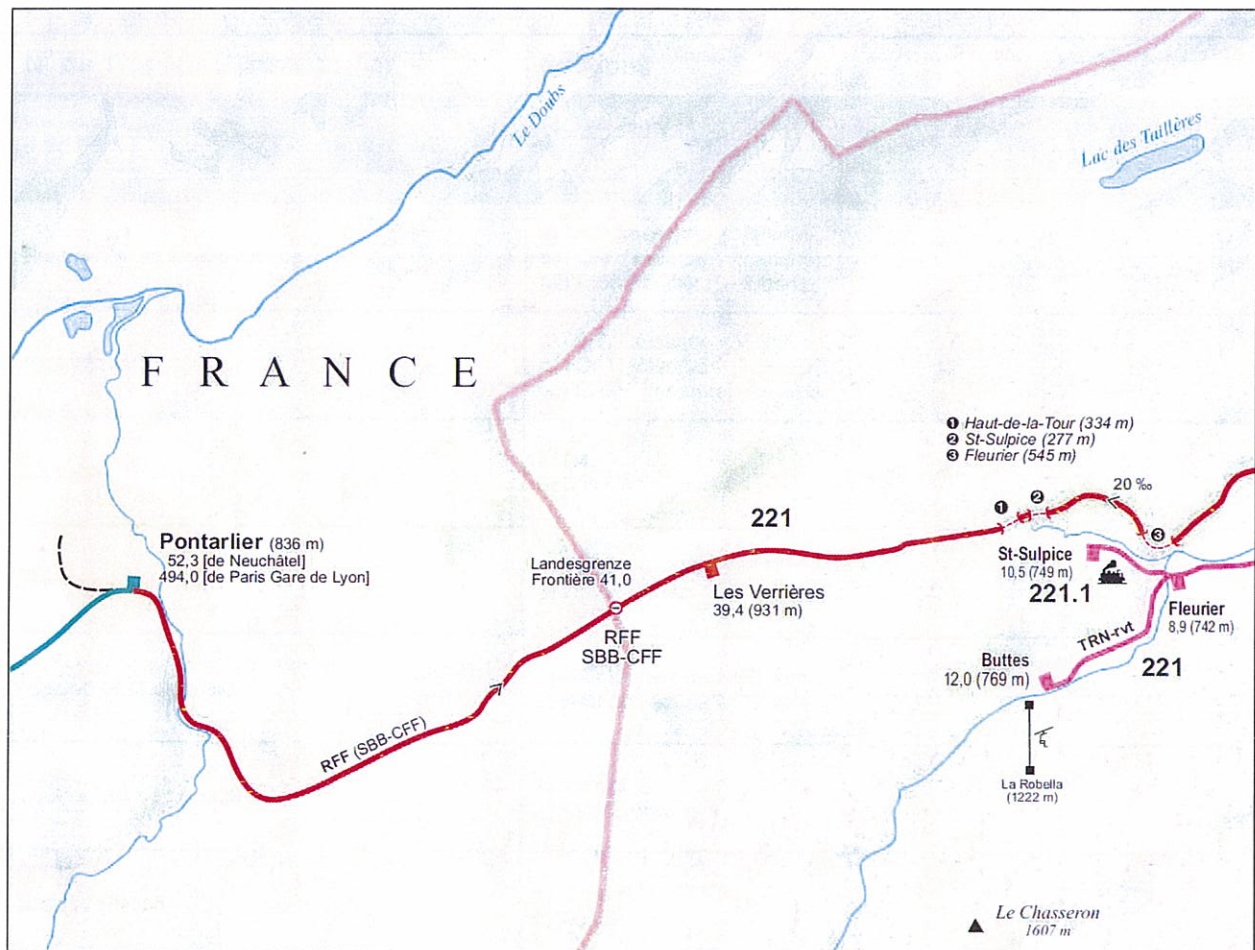


aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln

N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 03	a) La Chaux-de-Fonds – Le Locle-Col-des-Roches b) Le Locle-Col-des-Roches – Morteau
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: La Chaux-de-Fonds – Le Locle-Col-des-Roches b1) CFF: Le Locle-Col-des-Roches – [frontière] b2) RFF: [frontière] – Morteau
Autorité de surveillance	a) OFT: La Chaux-de-Fonds – Le Locle-Col-des-Roches b1) OFT: Le Locle-Col-des-Roches – [frontière] b2) EPSF: [frontière] – Morteau
Classe	a) C3: La Chaux-de-Fonds – Le Locle a) selon R 30121: Le Locle – Le Locle-Col-des-Roches b) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) thermique
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pas de caténaire
Equipement de sécurité	a) Integra b) CAPI
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) GSM - GFU
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) OCF O1
Point de transition	Entre a) et b)
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b1) selon OCF Art. 7 et 8: Le Locle-Col-des-Roches – [frontière] b2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – Morteau
Dispositions spéciales	b2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté [frontière] – Morteau

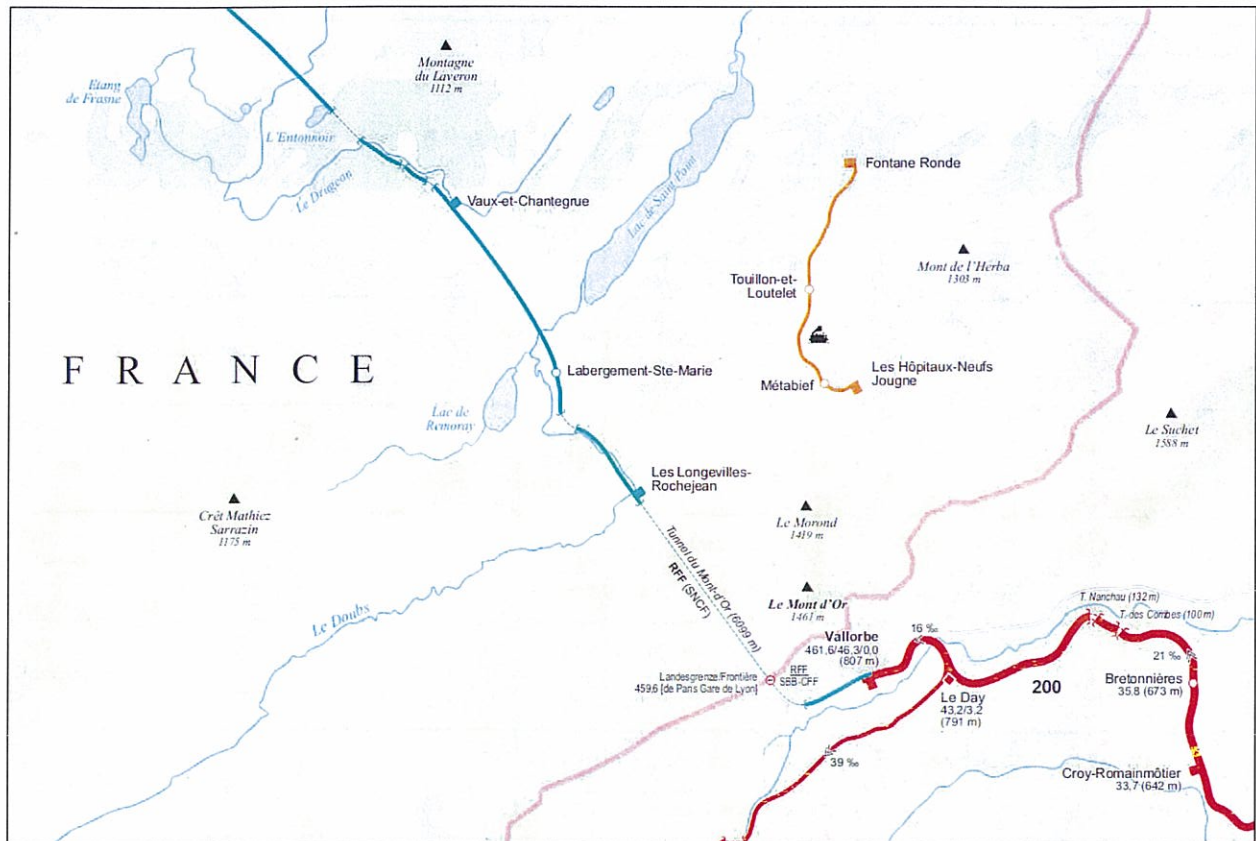


N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 04	a) Les Verrières – Pontarlier b) Pontarlier – Frasne
Propriétaire de l'infrastructure	a1) CFF: Les Verrières – [frontière] a2) RFF: [frontière] – Pontarlier b) RFF: Pontarlier – Frasne
Autorité de surveillance	a1) OFT: Les Verrières – [frontière] a2) EPSF: [frontière] – Pontarlier b) EPSF: Pontarlier – Frasne
Classe	a) D3 b) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) 25 kV~ 50 Hz
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pour archets de 1450 mm
Equipement de sécurité	a) Integra b) KVB/Crocodile
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) Néant
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) GA
Point de transition	Entre a) et b)
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a1) selon OCF Art. 7 et 8 : Les Verrières – [frontière] a2) selon décret 2006-1279 - Titre V [frontière] – Pontarlier b) selon décret 2006-1279 - Titre V: Pontarlier – Frasne
Dispositions spéciales	a2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté [frontière] – Pontarlier



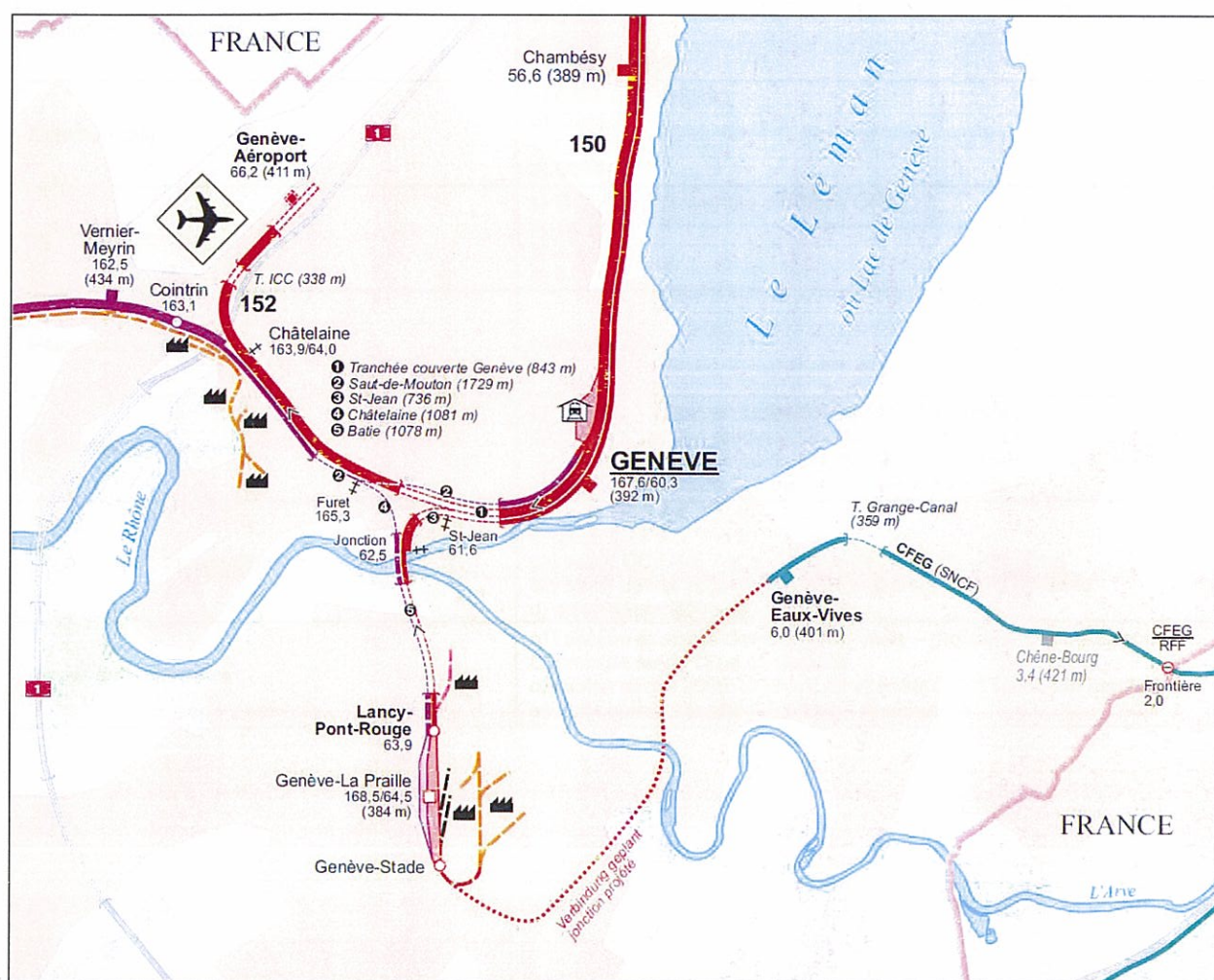
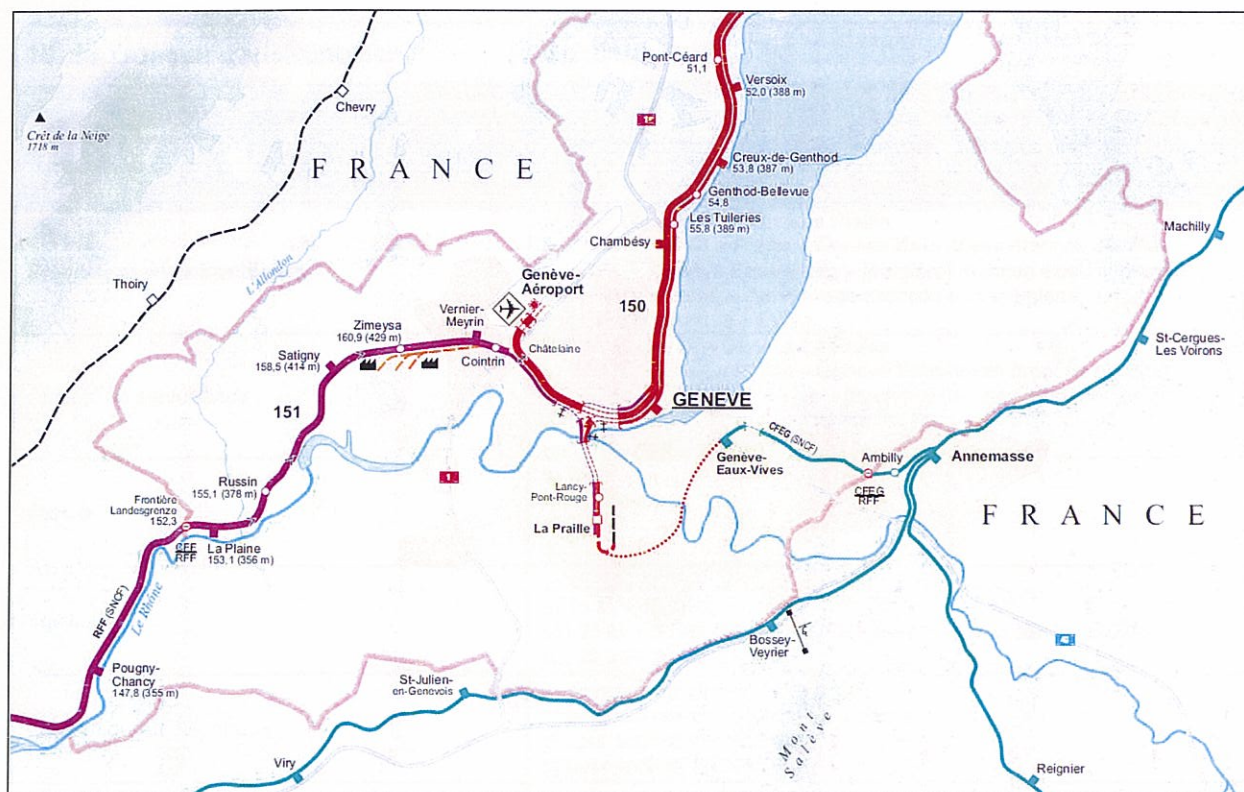
aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln

N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 05	a) Lausanne – Vallorbe b) Vallorbe – Frasné
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: Lausanne – Vallorbe b1) CFF: Vallorbe – [frontière] b2) RFF: [frontière] – Frasné
Autorité de surveillance	a) OFT: Lausanne – Vallorbe b1) OFT: Vallorbe – [frontière] b2) EPSF: [frontière] – Frasné
Classe	a) D4 b) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) 25 kV~ 50 Hz
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pour archets de 1450 mm
Equipement de sécurité	a) Integra b) KVB/Crocodile
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) Néant
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) 3.3
Point de transition	entre a) et b)
Transition des systèmes	a) transition en mode F, pas de transition en mode CH b) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b1) selon OCF Art. 7 et 8 : Vallorbe – [frontière] b2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – Frasné
Dispositions spéciales	b2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté pour la section [frontière] – Longevilles-Rochejean

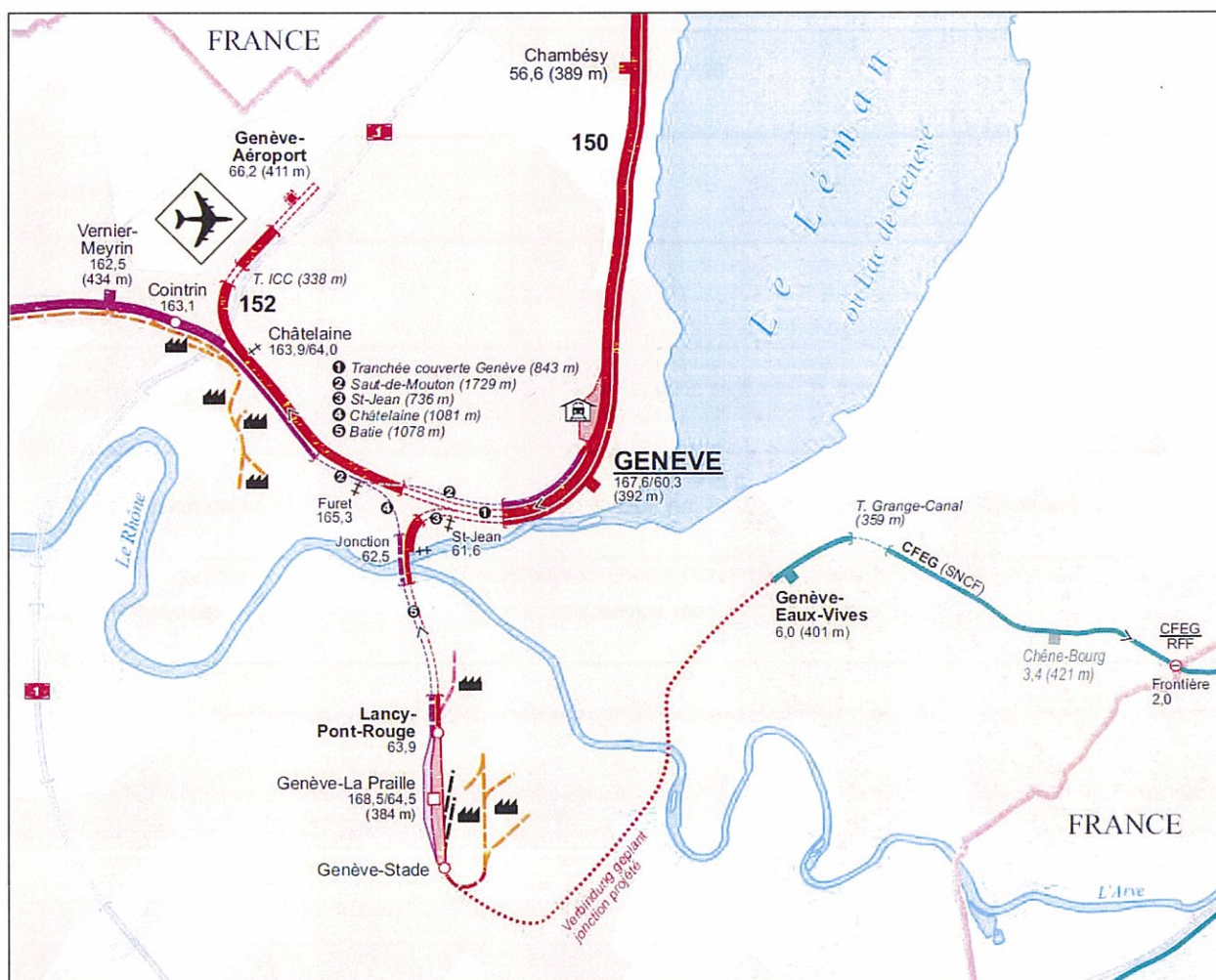
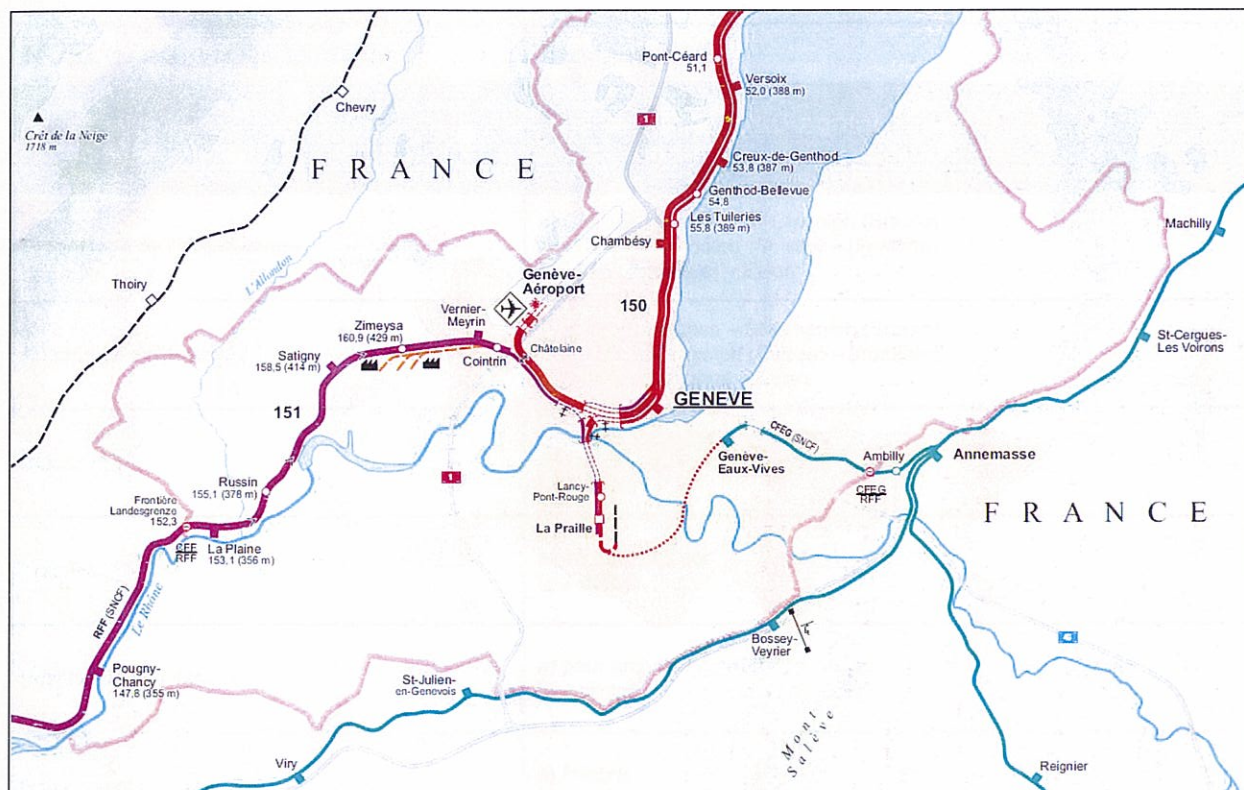


aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln

N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 06	a) Genève – Furet [bif] – La Plaine b) La Plaine – Bellegarde c) Genève-La Praille – Furet [bif]
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: Genève – Furet [bif] – La Plaine b1) CFF: La Plaine – [frontière] b2) RFF: [frontière] – Bellegarde c) CFF: Genève-La Praille – Furet [bif]
Autorité de surveillance	a) OFT: Genève – Furet [bif] – La Plaine b1) OFT: La Plaine – [frontière] b2) EPSF: [frontière] – Bellegarde c) OFT: Genève-La Praille – Furet [bif]
Classe	a) D4 b) D4 c) D4
Traction	a) 1,5 kV=, transformation en 25 kV~ 50 Hz jusqu'en 2012/13 b) 1,5 kV=, transformation en 25 kV~ 50 Hz planifiée c) 1,5 kV=, transformation en 25 kV~ 50 Hz jusqu'en 2012/13
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pour archets de 1450 mm c) pour archets de 1450 mm
Equipement de sécurité	a) KVB/Crocodile (Integra planifié en complément jusqu'en 2012/13) b) KVB/Crocodile c) KVB/Crocodile (Integra planifié en complément jusqu'en 2012/13)
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) Radio sol train analogique c) GSM-R et VZFK90
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) 3.3 c) OCF O1
Points de transition	Genève, Genève-La Praille
Transition des systèmes	a) transition en mode CH, pas de transition en mode F b) pas de transition c) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b1) selon OCF Art. 7 et 8 : La Plaine – [frontière] b2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – Bellegarde c) selon OCF Art. 7 et 8
Dispositions spéciales	b2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté pour la section [frontière] – Longera-Léaz

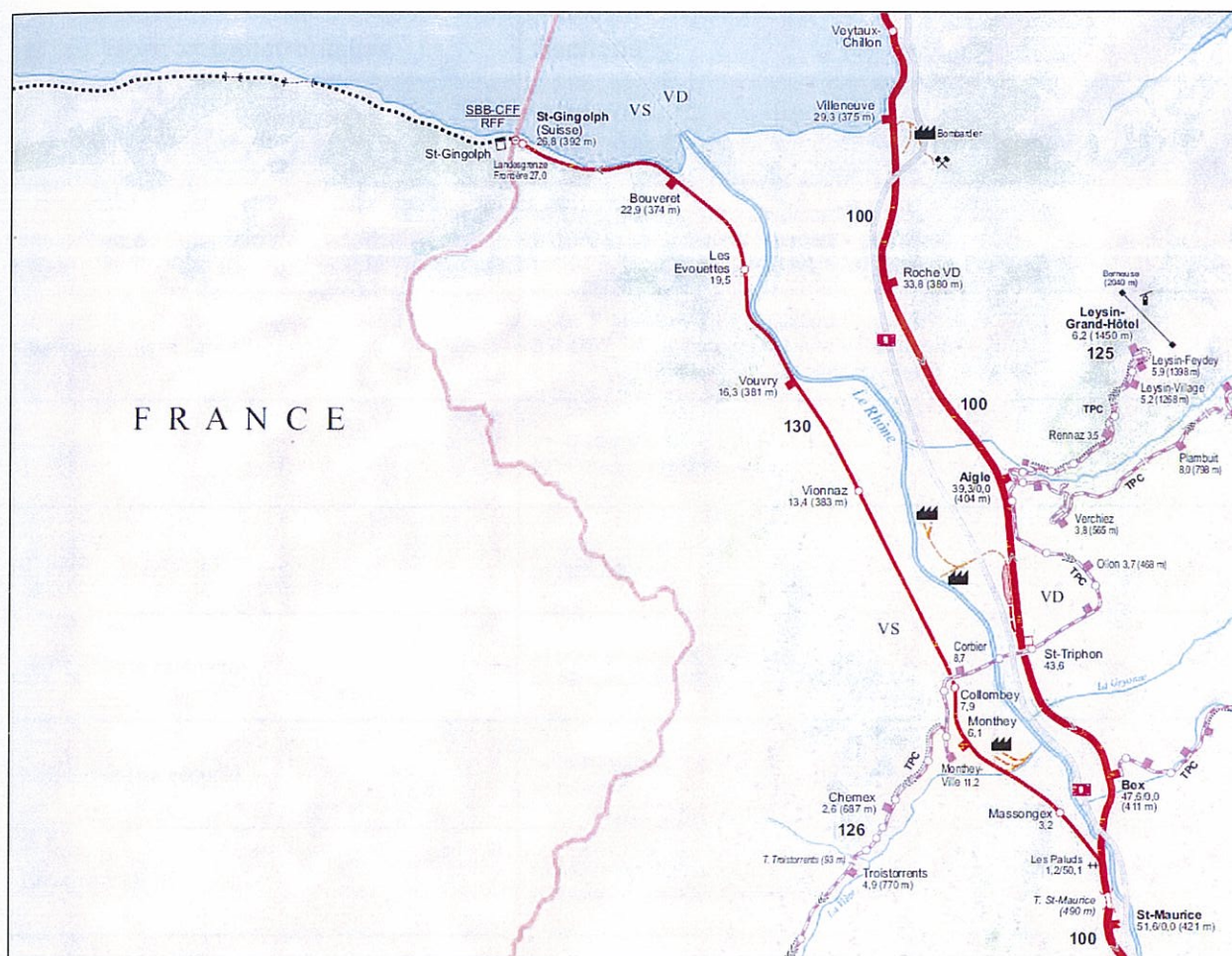


N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 07	a) Genève – Genève-La Praille b) Genève-La Praille – Genève Eaux-Vives c) Genève Eaux-Vives – Annemasse d) Annemasse – Evian
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: Genève – Genève-La Praille b) CFF: Genève-La Praille – Genève Eaux-Vives (tronçon planifié) c1) CFEG: Genève Eaux-Vives – [frontière] (tronçon existant/planifié) c2) RFF: [frontière] – Annemasse (tronçon existant/planifié) d) RFF: Annemasse – Evian
Autorité de surveillance	a) OFT: Genève – Genève-La Praille b) OFT: Genève-La Praille – Genève Eaux-Vives (tronçon planifié) c1) OFT: Genève Eaux-Vives – [frontière] (tronçon existant/planifié) c2) EPSF: [frontière] – Annemasse (tronçon existant/planifié) d) EPSF: Annemasse – Evian
Classe	a) D4 b) à définir c) C3 d) D4
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) 15 kV~ 16,7 Hz c1) 25 kV~ 50 Hz (15 kV~ 16,7 Hz dès la mise en service CEVA) c2) 25 kV~ 50 Hz
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) pour archets de 1450 mm (planifié) c) pour archets de 1450 mm d) pour archets de 1450 mm
Equipement de sécurité	a) Integra b) à définir c) Néant d) KVB/Crocodile
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) GSM-R c) GSM-GFU d) GSM-GFU
Profil d'espace libre	a) OCF O1, à l'ouverture de CEVA OCF O2 b) OCF O4 c) 3.3 d) 3.3
Point de transition	entre c) et d)
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) pas de transition en mode CH, transition en mode F c) pas de transition en mode CH, transition en mode F d) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b) selon OCF Art. 7 et 8 c1) selon OCF Art. 7 et 8: Genève Eaux-Vives – [frontière] c2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – Annemasse d) selon décret 2006-1279 - Titre V
Dispositions spéciales	c1) section existante Genève Eaux-Vives – [frontière] en possession du Chemin de fer de l'Etat de Genève c2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté [frontière] – Annemasse



aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln

N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 08	a) St-Maurice – St-Gingolph (Suisse) b) St-Gingolph (Suisse) – Evian
Propriétaire de l'infrastructure	a) CFF: St-Maurice – St-Gingolph (Suisse) b1) CFF: St-Gingolph (Suisse) – [frontière] b2) RFF: [frontière] – Evian
Autorité de surveillance	a) OFT: St-Maurice – St-Gingolph (Suisse) b1) OFT: St-Gingolph (Suisse) – [frontière] b2) EPSF: [frontière] – Evian
Classe	a1) D3: St-Maurice – Monthey a2) C3: Monthey – St-Gingolph (Suisse) b) à définir
Traction	a) 15 kV~ 16,7 Hz b) à définir
Position de la caténaire	a) pour archets de 1450 mm b) à définir
Equipement de sécurité	a) Integra b) à définir
Communication	a) GSM-R et VZFK90 b) à définir
Profil d'espace libre	a) OCF O1 b) à définir
Point de transition	à définir
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) à définir
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b1) selon OCF Art. 7 et 8 : St-Gingolph (Suisse) – [frontière] b2) selon
Dispositions spéciales	b) hors service, réouverture envisagée



aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln

N° du Tronçon transfrontalier	Sections
TT 09	a) Martigny – Le Châtelard Frontière b) Le Châtelard Frontière – St-Gervais-les-Bains-Le Fayet
Propriétaire de l'infrastructure	a) TMR: Martigny – Le Châtelard Frontière b1) TMR: Le Châtelard Frontière – [frontière] b2) RFF: [frontière] – St-Gervais-les-Bains-Le Fayet
Autorité de surveillance	a) OFT: Martigny – Le Châtelard Frontière b1) OFT: Le Châtelard Frontière – [frontière] b2) EPSF: [frontière] – St-Gervais-les-Bains-Le Fayet
Classe	a) – (14,5 t/essieu) b) inférieur à 20 t/essieu
Traction	a) 800/850 V= b) 800/850 V=
Position de la caténaire	a) pour archets de 1600 mm b) alimentation par 3 ^{ème} rail – 800/850 V=
Equipement de sécurité	a) Integra / MZ b) ECLAIR
Communication	a) radio analogique b) radio sol train à transmission de données
Profil d'espace libre	a) spécifique MC b) G1
Point de transition	entre a) et b)
Transition des systèmes	a) pas de transition en mode CH, transition en mode F b) transition en mode CH, pas de transition en mode F
Conditions d'homologation	a) selon OCF Art. 7 et 8 b1) selon OCF Art. 7 et 8 : Le Châtelard Frontière – [frontière] b2) selon décret 2006-1279 - Titre V: [frontière] – St-Gervais-les-Bains-Le Fayet
Dispositions spéciales	a) voie métrique, en partie crémaillère (système Strub), en partie rail d'alimentation b) voie métrique, rail d'alimentation b2) selon décret 2006-1279 art. 22 et arrêté DEVT1005745A certificat de sécurité suisse accepté pour la section [frontière] – Vallorcine



aus Eisenbahnatlas Schweiz, © Verlag Schweers + Wall, Köln