



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Divisions Sécurité et Infrastructure

Perfectionnement de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)

Aperçu des modifications importantes





Remarques générales (art. 1 à 15 et 81 à 84)

Thème « Principes, règles reconnues de la technique, état de la technique » **Art. 2**

Al. 1^{bis}

Le thème de la cybersécurité est actuellement réglé dans les DE-OCF ad art. 5c « Système de gestion de sécurité et certificats complémentaires ». Aucune disposition explicite sur ce thème ne figure dans l'OCF.

La protection contre les accès abusifs sera désormais inscrite de manière adéquate dans l'OCF.

Thème « Autorisations d'exploiter étrangères »

Art. 8

Al. 8

En principe, les autorisations d'exploiter étrangères ne sont reconnues que sur certains tronçons d'exploitation frontalière et uniquement sur la base d'accords internationaux qui garantissent la réciprocité. Dans des cas exceptionnels, la Suisse peut toutefois avoir un intérêt à reconnaître unilatéralement de telles autorisations d'exploiter (sans y être obligée). C'est notamment le cas lorsqu'il n'existe pas de tronçons d'exploitation frontalière équipés de la technique suisse dans l'État voisin concerné. Cette disposition est équivalente à l'art. 5f, al. 2, qui prévoit la même possibilité pour les agréments et certificats de sécurité sur les tronçons limitrophes.

Sur une autre partie des tronçons d'exploitation frontalière, il n'est pas possible de reconnaître complètement l'autorisation d'exploiter étrangère, mais il est possible de réduire l'étendue de l'examen en tenant compte d'une autorisation d'exploiter étrangère.

Les tronçons d'exploitation frontalière concernés sont énumérés à l'annexe 8. La liste a été mise à jour dans le cadre du cycle de révision 2024.

En outre, l'annexe 2 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122) est supprimée : elle énumérait jusqu'à présent les tronçons d'exploitation frontalière.

Thème « Prescriptions d'exploitation »

Art. 12

Al. 4

Précision du caractère obligatoire des prescriptions d'exploitation en ce qui concerne l'utilisation du tronçon.



Perfectionnement de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)
Cycle de mise à jour 2024 – Aperçu des modifications importantes

Let. b : adaptation de la terminologie à la formulation correspondante dans les STI OPE concernant la puissance de freinage requise (au lieu de rapport de freinage).

Thème « Personnel chargé de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien » Art. 14

Al. 2 Petite précision tirée de l'expérience pratique : l'exploitant doit confier la direction technique dans le domaine des installations électriques à une personne compétente. En outre, il est renvoyé à l'art. 46.

Thème « Registre de l'infrastructure » Art. 15f

Al. 1 Mise à jour du règlement d'exécution de l'UE concernant le registre de l'infrastructure (RINF), harmonisation avec la réglementation européenne actuelle et avec la mise à jour des STI OPE.
Note de bas de page associée

Thème « Registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés » Art. 15g

Al. 1 Vu l'harmonisation des réglementations suisses avec les réglementations européennes, l'OFT met à jour, dans l'art. 15g, al. 1, OCF, la référence à la prescription européenne actualisée dans le cadre de la révision des STI 2022, qui concerne le registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA).
Note de bas de page associée

Technique de construction / voie et installations d'accueil des voyageurs (art. 16 à 36)

Thème « Gares (déclivité des voies dans les gares) » Art. 34

Al. 1 Correction terminologique dans la version française de l'OCF

Al. 2 Alignement de la formulation de la version allemande sur celle de la version française ou italienne. Il en résulte un léger renforcement matériel en allemand.



Technique de sécurité (art. 37 à 41)

Aucune modification.

Installations électriques (art. 42 à 46)

Aucune modification.

Véhicules (art. 47 à 58, anciennement jusqu'à 70)

Thème « Véhicules et usure »

Art. 47

AI. 1

Ajout du terme « limitant l'usure ». Différents chemins de fer à voie métrique sont confrontés à une usure massive roue-rail de leur parc de véhicules modernes, en particulier des rames automotrices. C'est pourquoi l'OFT a chargé RailPlus, en tant que gestionnaire du système, d'élaborer les bases concernant la thématique roue-rail pour les chemins de fer à voie métrique. Les travaux correspondants sont en cours. L'objectif est d'élaborer également des prescriptions pour les organes de roulement en matière de respect de la voie et d'usure des roues. Ces prescriptions doivent être fondées légalement. L'OCF est donc complétée afin de permettre l'intégration de ces prescriptions.

Thème « Dispositif de sécurité et système de contrôle de la marche des trains »

Art. 50

AI. 2

Précision au niveau de l'OCF et harmonisation terminologique avec les dispositions d'exécution ad hoc (DE-OCF ad art. 50, DE 50.2)

Thème « Systèmes de freinage »

Art. 52

AI. 3

Correction de la deuxième phrase, car elle se référait à tort à « l'action du frein ». Or ce sont les freins qui doivent être vérifiables.

Thème « Chemins de fer à crémaillère »

Art. 54

AI. 1

Adaptation de la structure spécifique pour une meilleure compréhension.



Exploitation ferroviaire (art. 71 à 80)

Thème « Exclusion des personnes étrangères au service »

Art. 74

Adaptation des exemples aux réalités actuelles

Thème « Vitesse »

Art. 76

AI. 1

Correction terminologique dans la version française de l'OCF

AI. 2

L'obligation d'appliquer les DE-OCF relatives aux vitesses maximales est limitée aux tronçons non interopérables, ce qui permet de résoudre une contradiction avec le droit européen repris (STI OPE).

Thème « Règles concernant les freins »

Art. 77

AI. 1

Précision de la réglementation par la suppression de la formulation « en règle générale ».

AI. 3 (NOUVEAU)

L'obligation d'appliquer les DE-OCF relatives aux freins est limitée aux tronçons non interopérables, ce qui permet de résoudre une contradiction avec le droit européen repris (STI OPE).

Dispositions finales (art. 81 à 84)

Thème « Dispositions transitoires relatives à la modification du 1^{er} juillet 2024 »

Art. 83j

AI. 1

Dans les dispositions transitoires de la modification du 18 novembre 2015, le délai d'adaptation pour les véhicules moteurs à convertisseur de fréquences dans le réseau de courant de traction a été fixé au 31 décembre 2021. Après cette date, les véhicules en question devaient se comporter de manière passive par rapport au réseau de courant de traction au-dessus de 87 Hz. Pour diverses raisons, ce délai n'a pas pu être respecté. Après des études approfondies du réseau, le délai pour post-équiper les véhicules moteurs à convertisseur a pu être prolongé jusqu'au 31 décembre 2025. Cette date doit être considérée comme dernier délai et a été choisie de manière que tous les participants puissent la respecter. L'OFT part du principe que tous les participants s'efforceront d'adapter le plus rapidement possible les parcs de véhicules et les véhicules concernés. Il ne sera pas possible de prolonger à nouveau le délai.

Cette disposition se trouve à l'art. 83j, al. 1

L'actuel art. 83j, al. 2 est abrogé.





**Perfectionnement de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)
Cycle de mise à jour 2024 – Aperçu des modifications importantes**

AI. 2

Post-équipement d'un déclenchement de survitesse sûr et redondant.

Ce post-équipement est nécessaire car différentes entreprises ferroviaires permettent de circuler sans surveillance pendant une période prolongée en cas de défaillance du déclenchement de survitesse. Dans ce cas, une erreur d'un conducteur de locomotive peut provoquer directement une catastrophe. Le cas échéant, un deuxième conducteur de locomotive ne servirait absolument à rien, car il ne reconnaîtrait que trop tard l'erreur de manipulation du premier conducteur – c'est-à-dire que la vitesse serait trop élevée et que les systèmes de freinage ne seraient plus en mesure d'arrêter le train en toute sécurité. Il existe un risque de déraillement.

Laisser des trains circuler sans surveillance de la vitesse sur les voies à crémaillère est obsolète et irresponsable, en particulier lorsque les régimes de vitesse sont différents en raison de pentes différentes. La responsabilité ne peut pas incomber au seul conducteur de locomotive.

Le fait que certaines entreprises ferroviaires permettent de circuler pendant une période prolongée sans surveillance en cas de défaillance du déclenchement de survitesse a été identifié lors d'audits et de sondages. Les entreprises ferroviaires se sont focalisées sur des aspects économiques : ce qui n'est pas prescrit n'est pas mis en œuvre.

Les systèmes redondants pour les blocs fonctionnels de sécurité représentent aujourd'hui l'état de la technique, et ce, non seulement dans le secteur ferroviaire, mais aussi dans le domaine de l'aviation par exemple.

Toutes ces réflexions ont contribué à la décision d'exiger ce post-équipement.

Ainsi, en cas de défaillance, il est toujours possible de terminer une course en toute sécurité sans devoir évacuer le train.

Les véhicules qui ne peuvent pas être rééquipés techniquement ne sont pas concernés. Il s'agit entre autres de locomotives à vapeur ou de véhicules très anciens, qui ne circulent que dans la plus basse catégorie de vitesse. Les risques sont donc moindres par rapport aux véhicules modernes, qui permettent des vitesses assez élevées, même sur les tronçons à crémaillère.

L'OFT a déjà écrit en janvier 2023 aux entreprises concernées.



Annexes

Thème « Annexe 6 Réseau principal interopérable »

Mise à jour minimale des tronçons à l'annexe 6, intégration du tronçon Mägenwil–Birri et précisions mineures

Thème « Annexe 7 Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) »

Mise à jour des STI en vue de l'harmonisation avec la réglementation européenne, intégration des principaux règlements d'exécution de l'UE de 2023.

Cette annexe sera toutefois abrogée en parallèle dans le cadre de la révision de la LCdF et de l'OCF liée à la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE. L'ensemble de l'annexe 7 est donc désormais reproduit dans les DE-OCF en tant qu'annexe 6.

Thème « Annexe 8 Tronçons d'exploitation ferroviaires »

Voir explications de l'art. 8, al. 8

Liste des tronçons d'exploitation frontalière ad hoc

