



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV
Office fédéral des transports OFT
Ufficio federale dei trasporti UFT
Uffizi federal da traffic UFT

Rapport de l'Office fédéral des transports (OFT) sur la sécurité des transports publics 2007



Table des matières

A	Domaine d'application du rapport	4
B	Introduction	5
C	Organisation	6
	C.1 Gestion des règlements (législation)	6
	C.2 Surveillance préventive	6
	C.3 Surveillance	7
D	Développement de la sécurité	9
	D.1 Recommandations de sécurité du Service d'enquête en cas d'accident (SEA)	9
	D.2 Mesures de sécurité de l'OFT	9
	D.2.1 Domaine ferroviaire	9
	D.2.2 Autres transports publics	10
	D.3 Mesures spéciales: passages à niveau	10
E	Modifications importantes de lois et de prescriptions	12
	E.1 Loi sur les installations de transport à câbles	12
	E.2 Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)	12
	E.3 Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)	13
	E.4 Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT)	13
F	Certificats et approbations de sécurité	14
	F.1 Approbations des plans	14
	F.2 Autorisations d'exploiter	14
	F.3 Homologations d'installations et de véhicules	15
	F.4 Admission de conducteurs de véhicule moteur	15
	F.5 Accès au réseau	16
	F.6 Prescriptions d'exploitation	16
G	Surveillance des transports publics	17
	G.1 Audits, contrôles d'exploitation et inspections	17
	G.2 Surveillance spéciale: contrôles d'exploitation des trains de marchandises	17
	G.3 Loi sur la durée du travail	18
	G.4 Plaintes pénales	19
Annexes		21

A **Domaine d'application du rapport**

Tâches de l'OFT

Les compétences de l'Office fédéral des transports (OFT) touchent l'ensemble des transports publics en Suisse par voie terrestre et fluviale ainsi que le trafic ferroviaire de marchandises. Les tâches importantes en matière de sécurité de l'OFT sont les suivantes:

- surveiller la sécurité de l'exploitation des entreprises de chemins de fer, de bus et de navigation ainsi que des entreprises de transport à câbles à concession fédérale
- autoriser la construction et l'exploitation des installations d'infrastructure
- homologuer le matériel roulant, les installations et le personnel
- assumer des tâches dans le domaine de la sécurité de l'environnement
- définir les bases légales et réglementaires (gestion des règlements)

Le présent rapport s'oriente d'après la directive UE 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer. Cette directive demande que les autorités en charge de la sécurité des chemins de fer dans les pays-membres de l'UE établissent un rapport annuel sur leur activité de surveillance.

Contenu

Le rapport de la Suisse porte sur toutes les formes de transports publics et ne se limite pas aux chemins de fer comme l'exige la directive UE. Il englobe également d'autres tâches de l'OFT qui ne sont pas déterminantes pour la sécurité. Il contient une récapitulation des Indicateurs de sécurité communs (ISC) définis par l'UE pour les chemins de fer, des indications similaires pour les autres modes de transport public et il traite d'importantes modifications de lois et de prescriptions dans le domaine de la sécurité, du développement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité ainsi que des résultats liés à la surveillance des entreprises des transports publics.

Structure

Les chapitres A, B et C du rapport présentent le système des transports publics en Suisse et des tâches et de l'organisation de l'OFT en tant qu'autorité de surveillance.

Les chapitres D à G traitent les aspects déterminants pour la sécurité:

- Le chapitre D porte sur un choix des mesures prises au cours de la période sous revue et sur les points cruciaux des mesures.
- Le chapitre E résume les principales modifications de lois et de prescriptions.
- Le chapitre F fournit une vue d'ensemble en chiffres des autorisations et admissions octroyées par l'OFT.
- Le chapitre G présente l'activité de l'OFT dans le domaine de la surveillance des entreprises à l'aide d'audits, de contrôles d'exploitation et d'inspections. Il contient également des informations sur les contrôles relatifs au respect de la loi sur la durée du travail et sur les plaintes pénales déposées en 2007.

Les annexes contiennent le tableau récapitulatif des ISC, l'organigramme de l'OFT, les abréviations ainsi que les définitions.

B Introduction

Dans le cadre de ses activités visant à favoriser la sécurité, l'Office fédéral des transports (OFT) a décidé de publier chaque année un rapport sur la sécurité. Le but est de comparer et de suivre l'évolution du domaine sécuritaire. Dans l'optique de l'évolution future et afin qu'il soit possible d'établir des comparaisons internationales, l'OFT utilise les mêmes définitions en matière d'accidents et de catégories de personnes que les autorités compétentes en matière de sécurité ferroviaire européennes et il se base sur l'article 18 de la directive UE concernant la sécurité des chemins de fer. Les indications satisfont ainsi aux standards internationaux. Vu les modifications terminologiques, les comparaisons avec les chiffres des années précédentes de l'OFT et les publications de l'Office fédéral de la statistique (OFS) ne peuvent être établies que de manière limitée.

Définition internationale

C Organisation

Structure de la vue d'ensemble

La surveillance de la sécurité de l'OFT repose sur trois piliers: la gestion des règlements (législation), la surveillance préventive lors de la phase d'autorisation et la surveillance lors de la phase d'exploitation. Pour de plus amples informations, nous renvoyons au concept de sécurité de l'OFT du 1er mars 2007 (www.bav.admin.ch -> Thèmes -> Politique des transports -> Sécurité).

C.1 Gestion des règlements (législation)

Des règlements tenus à jour (prescriptions, ordonnances ou encore des dispositions d'exécution) servent de base à la construction d'installations sûres et à l'exploitation en toute sécurité des transports publics ; ces règlements permettent aussi d'effectuer des procédures d'autorisation et d'admission efficaces et ils fournissent la sécurité juridique aux parties concernées (requérants, c.-à-d. l'industrie et les chemins de fer, autorités d'approbation).

Prescriptions STI

Etant donné que les normes évoluent constamment quant à l'exploitation et à la technique, il faut mettre à jour régulièrement les règlements et combler les lacunes à ce niveau. Dans ce but, les prescriptions définies dans les spécifications techniques pour l'interopérabilité (prescriptions STI) sont mises en œuvre dans la mesure de ce qui est judicieux. Il s'agit de maintenir au moins le niveau de sécurité actuel grâce à des prescriptions applicables uniformément.

Marchandises dangereuses

Le transport international de marchandises dangereuses est réglementé au niveau bilatéral à l'aide du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Ces prescriptions sont également applicables au trafic national. Au sein de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, l'OFT participe au perfectionnement de ce règlement international. Tous les deux ans, le RID fait l'objet d'une révision.

C.2 Surveillance préventive

Admissions

L'OFT homologue, dans le cadre de la surveillance préventive, les véhicules ferroviaires, les bateaux, les installations de transport à câbles, les bus des transports publics, les installations et le personnel chargé de tâches sécuritaires. Il demande des attestations de sécurité, effectue des procédures d'approbation des plans et octroie les autorisations d'exploiter (chemins de fer, installations de transport à câbles, installations de débarquement des bateaux et installations de trolleybus), les concessions d'infrastructure des chemins de fer, les concessions des remontrées mécaniques et les autorisations d'accès au réseau. Il contrôle les prescriptions d'exploitation sous l'aspect de la sécurité de l'environnement.

Autorisations

Dans le cadre de procédures d'autorisation, il examine si les documents présentés permettent de construire une installation conforme aux prescriptions ainsi que son exploitation. Si nécessaire, les approbations sont liées à des charges.

C.3 Surveillance

La responsabilité quant à la sécurité des transports publics en Suisse incombe aux services de transports urbains, aux entreprises de transport et aux constructeurs des installations. L'OFT vérifie régulièrement si les entreprises assument leur responsabilité propre. Il dispose pour cela de trois instruments : les audits, les contrôles d'exploitation et les inspections. Sur la base d'évaluations des risques et de l'analyse des événements déclarés, l'OFT priorise ses activités de surveillance et de contrôle d'après les risques. Il intègre les causes des accidents dans sa surveillance, il vérifie et demande que des mesures soient prises ou adapte la surveillance si nécessaire.

Les instruments sont composés des éléments suivants:

<p>Audits (questions relatives au système, processus, organisation, interfaces)</p>	<p>Un audit sert à contrôler l'organisation et le paysage des processus d'une entreprise. Il porte sur la direction, le système de direction, les processus d'exploitation, l'interaction des processus et il permet d'obtenir des informations sur l'efficacité du système de gestion en matière de sécurité.</p> <p><i>Exemples: audit du système des chemins de fer, des entreprises de bus, etc.</i></p>	Contrôles
<p>Contrôles d'exploitation (CE) (processus d'exploitation, fonctionnement pratique)</p>	<p>Le contrôle d'exploitation sert à vérifier en profondeur les processus opérationnels en phase d'exploitation, y compris l'équipement et le comportement du personnel. Il sert aussi à vérifier que les prescriptions d'exploitation et les charges inhérentes à l'autorisation sont respectées. Les contrôles d'exploitation peuvent avoir lieu aussi bien sur rendez-vous qu'à l'improviste.</p> <p><i>Exemples: sécurité des chantiers, contrôles de trains marchandises ou du respect de la loi sur la durée du travail (LDT).</i></p>	Contrôles d'exploitation
<p>Inspections (installations, états de fait)</p>	<p>Une inspection a lieu lorsque l'on souhaite examiner un état de fait de manière détaillée et rigoureuse, notamment l'état technique d'installations ou de véhicules. Les inspections peuvent avoir lieu aussi bien sur rendez-vous qu'à l'improviste.</p> <p><i>Exemples: véhicules, postes d'enclenchement, ponts, inspections de la coque de bateaux, etc.</i></p>	Inspections

Charges

Lorsqu'il exerce son activité de surveillance, l'OFT agit selon des procédures standardisées. Lorsqu'il constate des lacunes déterminantes pour la sécurité, il impose des charges de 1re ou de 2e priorité.

Les charges de 1re priorité sont indiquées lorsque les prescriptions légales ne sont pas respectées ou que l'on peut prévoir une influence sur la sécurité. La lacune sécuritaire doit alors être éliminée à une date précise. L'entreprise peut demander à l'OFT d'édicter une décision susceptible de recours.

Les charges de 2e priorité sont imposées lorsqu'un défaut peut influencer la sécurité à moyen terme. Il convient de trouver des solutions et de les mettre en œuvre dans un délai imparti.

Evaluation des risques

La planification de la surveillance repose principalement sur des réflexions liées aux risques. Afin d'obtenir une efficacité maximale, on affecte les ressources humaines là où l'OFT juge que les risques sont les plus élevés. Celui-ci puise ses informations dans l'évaluation des risques, dans les déclarations d'événement, dans les résultats de son activité de surveillance et des inputs des sections spécialisées de l'OFT.

D Développement de la sécurité

D.1 Recommandations de sécurité du Service d'enquête en cas d'accident (SEA)

Le Service d'enquête en cas d'accident (SEA), indépendant de l'OFT, examine les accidents, les incidents graves et les actes de sabotage survenus dans l'exploitation des chemins de fer, des bateaux à concession fédérale et des installations de transport à câbles. Si le SEA estime que l'accident qui a fait l'objet d'une enquête est dû à une lacune sécuritaire, il recommande à l'OFT de prendre des mesures concrètes en matière de sécurité ou de les imposer à l'entreprise concernée. L'OFT examine la forme la plus appropriée de concrétisation. Lorsqu'il est nécessaire d'imposer des mesures aux entreprises, celles-ci sont invitées à prendre position sur le sujet.

Recommandations du SEA

Au cours de la période sous revue, 29 rapports finaux du SEA sont parvenus à l'OFT, contenant en tout 50 recommandations de sécurité. Ces rapports ont été publiés sur www.uus.admin.ch.

Rapports du SEA

L'OFT a mis en œuvre 26 recommandations telles qu'elles ont été proposées. Dans la plupart des autres cas, l'entreprise avait déjà pris les mesures nécessaires suite aux événements. D'autres recommandations de sécurité sont devenues superflues ou caduques car des mesures d'assainissement étaient déjà planifiées. Certaines mesures seront mises en œuvre lors des prochains travaux de transformation prévus.

Mise en œuvre

D.2 Mesures de sécurité de l'OFT

Sur la base des connaissances tirées d'événements, d'accidents et de son activité de surveillance, l'OFT a édicté différentes mesures au cours de la période sous revue, dont les suivantes :

Mesures

D.2.1 Domaine ferroviaire

- Adaptation des prescriptions de circulation (notamment dans les domaines du service des manœuvres et des travaux sur la voie)
- Vérification de la mise en œuvre des recommandations de sécurité du Service d'enquête en cas d'accident (SEA)
- Surveillance ciblée des entreprises (notamment contrôles d'exploitation ponctuels)
- Mesures de construction particulières telles que la pose de barrières pour éviter que des personnes « étrangères au chemin de fer » (tiers ou personnes non autorisées) occupent ou traversent des zones dangereuses.

L'OFT analyse en permanence tous les événements qui surviennent sur le réseau ferroviaire suisse et il renforce sa surveillance là où cela est nécessaire. Il dirige en outre des groupes de travail spéciaux en collaboration avec les spécialistes des entreprises de transport, dans le but de maintenir au moins le niveau de sécurité. A l'heure actuelle, de nouvelles bases sont ainsi élaborées dans le domaine des voies de raccordement afin de simplifier les processus de planification et de déroulement de l'exploitation pour les entreprises et institutions concernées et d'augmenter la

sécurité.

D.2.2 Autres transports publics

Navigation

Vu la faible ampleur des dégâts et le faible nombre d'événements dont les causes ont été multiples (météo, défauts techniques, mais aussi erreurs du personnel), aucune mesure nécessaire ne s'est imposée dans le domaine de la navigation.

Trafic de banlieue Autobus

Dans le domaine du trafic de banlieue et des entreprises de bus, les connaissances acquises grâce à l'examen des accidents sont intégrées en tant que mesures dans la surveillance de l'OFT (p. ex. audit des entreprises). L'OFT n'a pas ordonné de mesures spéciales en 2007 découlant directement de l'analyse des événements.

Transports à câbles

Les mesures suivantes ont été prises dans le domaine des installations de transport à câbles sur la base des événements survenus en 2007:

- L'OFT participe, en collaboration avec les constructeurs de remontées mécaniques, les entreprises et les autorités, au développement de solutions envisageables afin d'éliminer le risque de chute des personnes sur les télésièges. Les efforts entrepris visent à adapter les prescriptions et à prendre des mesures techniques telles que l'amélioration des dispositifs de retenue ou l'utilisation accrue de cabines.
- L'organisation internationale des transports à câbles (O.I.T.A.F) a adopté une recommandation contenant des règles d'utilisation selon lesquelles les enfants de moins de 1,25 m ne peuvent être transportés que s'ils sont accompagnés. L'accompagnant doit être en mesure de fournir l'aide nécessaire aux enfants. L'OFT a intégré cette recommandation dans ses activités de surveillance (audits et contrôles d'exploitation) et demandé qu'elle soit mise en œuvre si aucune autre mesure contraignante n'est prise pour protéger les enfants sur les télésièges.

D.3 Mesures spéciales: passages à niveau

Task Force

Le Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Moritz Leuenberger, a formé une Task Force en automne 2004 chargée de l'assainissement des passages à niveau, dont également les 190 passages les plus dangereux avec un temps de visibilité de moins de 6 secondes.

Type de passage à niveau	2005	2006	2007
Passages à niveau non gardés	3380	3310	3155
Passages à niveau avec feu clignotant (sans barrières)	405	405	410
Passages à niveau avec barrières/demi-barrières	1935	1955	1954
Total	5720	5670	5510

Nombre de passages à niveau au cours des trois dernières années sur le réseau ferroviaire suisse.

A la fin de 2007, 81% des 190 passages à niveau les plus dangereux étaient assainis. Pour 23 passages, la réalisation des mesures d'assainissement est imminente ou en cours. La procédure d'approbation des plans est en cours pour les 13 derniers passages.

Assainissement en cours

En même temps, l'OFT s'occupe de l'assainissement des autres passages à niveau dangereux. Dans l'ensemble, le nombre de personnes victimes d'un accident lié aux passages à niveau a baissé au cours des trois dernières années.

<i>Victimes d'accidents sur les passages à niveau</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>
Morts	10	5	6
Blessés graves	22	22	10
Blessés légers	58	62	25
Total	90	89	41

Evolution du nombre des accidents sur les passages à niveau au cours des trois dernières années.

Des examens approfondis ont eu lieu pour 2317 passages à niveau dans le cadre de la planification à moyen terme des entreprises de transport. Il est prévu de réaliser les mesures suivantes d'ici à 2014:

Enquêtes

Suppression de passages à niveau	840
Equipped de passages à niveau de croix de St André ou de signaux	614
Equipped de passages à niveau de signaux à feux clignotants	288
Equipped de passages à niveau de barrières	396
Barrières à ouverture sur demande, barrages, obstacles	179

Mesures d'assainissement planifiées pour 2317 passages à niveau d'ici à 2014.

E Modifications importantes de lois et de prescriptions

Au cours de la période sous revue, plusieurs lois, règlements et ordonnances ont été adaptés en fonction du dernier état de la technique et des connaissances les plus récentes en matière de sécurité. Quelques thèmes importants sont présentés ci-après de manière plus détaillée.

E.1 Loi sur les installations de transport à câbles

Transports à câbles

La loi sur les installations de transport à câbles est entrée en vigueur le 1.1. 2007. elle régit la construction et l'exploitation des remontées mécaniques servant au transport de personnes. Elle régleme également la mise sur le marché et la mise en exploitation de leurs constituants de sécurité et de leurs sous-systèmes. Cette loi a pour but d'assurer que la construction et l'exploitation d'installations de transport à câbles soient sûres, écologiques, conformes à l'aménagement du territoire et compétitives. Elle est applicable à toutes les remontées mécaniques destinées au transport de personnes, soit les téléphériques, les funiculaires, les téléskis et les installations similaires mues par câble (installations de transport à câbles) (art. 1 et 2, LICa).

Nouvelle réglementation des compétences

La loi sur les installations de transport à câbles a entraîné une nouvelle réglementation des compétences : désormais, la Confédération est compétente pour les décisions, de manière similaire aux réglementations pour les chemins de fer. Auparavant, les cantons et les communes effectuaient la procédure d'autorisation de construire et l'OFT se chargeait de la surveillance de la sécurité technique. Cette procédure s'est avérée inefficace.

Marchandises dangereuses

L'art. 49 de l'ordonnance sur les installations de transport à câbles (OICa), également entrée en vigueur le 1er janvier 2007, établit des prescriptions uniformes pour toutes les remontées mécaniques à concession fédérale en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses (RID). Il interdit notamment le transport simultané de personnes et de marchandises dangereuses, impose l'utilisation et l'étiquetage correct d'emballages contrôlés et assure la formation du personnel concerné.

E.2 Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Wagons-citernes à gaz chlorhydrique

La version actuelle du « Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses » (RID) est entrée en vigueur le 1er janvier 2007. L'OFT a obtenu que l'on y intègre des exigences plus strictes concernant la sécurité des wagons-citernes destinés au transport de gaz chlorhydrique et que l'on introduise rapidement ces wagons-citernes améliorés en Suisse. Les travaux sur le RID 2009 ont déjà été lancés.

E.3 Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)

Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) constituent le règlement technique le plus important pour l'exploitation ferroviaire. Actuellement en cours de révision fondamentale, elles sont développées afin de garantir qu'elles reflètent le dernier état de la technique. L'ampleur des modifications est définie; la révision porte sur les chapitres Technique de construction, Installations de sécurité, Véhicules et Exploitation ferroviaire. Quatre groupes de travail s'occupent de ce projet depuis la mi-2007; l'entrée en vigueur de la nouvelle version de cette ordonnance est prévue pour 2010.

Révision en cours

E.4 Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT)

Les prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) comprennent les réglementations déterminantes en matière de sécurité pour toutes les courses sur rail et s'adressent en premier lieu au personnel chargé des opérations (p. ex. conducteurs de locomotive, chefs de la régulation des trains et employés de manœuvre). Elles sont mises à jour régulièrement. Le cycle de modifications des PCT 2008 a porté sur les mouvements de manœuvre, sur les travaux dans le domaine des voies et sur la signalisation en cabine. Des groupes de travail composés de représentants des CFF et de l'UTP ont été formés pour réviser les différentes parties des prescriptions. Les travaux liés au cycle de modifications des PCT 2008 ont été achevés en novembre 2007. Les prescriptions sont entrées en vigueur le 6 juillet 2008.

F Certificats et approbations de sécurité

Le chapitre suivant récapitule les nombres d'autorisations et de certificats octroyés par l'OFT au cours de la période sous revue dans le cadre de son activité de surveillance.

F.1 Approbations des plans

Moyen de transport	Nombre d'approbations des plans octroyées
Chemins de fer, dont	470
- Procédures ordinaires	200
- Procédures simplifiées	270
Installations de transport à câbles (procédures ordinaires)	16
Trolleybus (procédures ordinaires)	15
Bateaux, dont	10
- Procédures ordinaires	3
- Procédures simplifiées	7

F.2 Autorisations d'exploiter

Moyen de transport	Nombre d'autorisations d'exploiter octroyées
Chemins de fer	45
Installations de transport à câbles	55 (y c. renouvellements)

Vu la loi sur les chemins de fer, l'office peut décider dans l'approbation des plans si une autorisation d'exploiter est nécessaire ou non. Lorsque c'est le cas, le chemin de fer est tenu de remettre à temps à l'OFT les certificats de sécurité nécessaires et de démontrer que les charges sont remplies selon la PAP. Lorsque l'OFT n'ordonne pas d'autorisation d'exploiter dans l'approbation des plans, il demande à l'entreprise de chemin de fer une confirmation écrite selon laquelle l'installation a été construite conformément aux plans approuvés et aux charges ordonnées.

Ligne de base du Loetschberg

En 2007, l'octroi de l'autorisation d'exploiter la ligne de base du Loetschberg a constitué un défi de taille. Vu la complexité du projet, l'OFT a opté pour une procédure échelonnée et a d'abord octroyé l'autorisation pour l'exploitation commerciale réduite. Une fois les charges déterminantes de cette décision remplies, il a été possible d'établir l'autorisation pour l'exploitation complète selon l'horaire. Elle a été délivrée conformément aux prévisions le 6 décembre 2007 en vue du changement d'horaire au 9 décembre 2007. L'OFT a octroyé les autorisations sur la base des certificats de sécurité présentés et de contrôles sur place.

Ligne de base du Loetschberg

F.3 Homologations d'installations et de véhicules

Objet	Nombre d'admissions
Matériel roulant pour véhicules ferroviaires	683
Installations	65
Bus des TP	450

F.4 Admission de conducteurs de véhicules moteurs

A quelques exceptions près, les conducteurs de locomotives de toutes les catégories doivent porter sur eux un permis établi par l'OFT. En 2007, d'autres groupes de personnes (accompagnants de la manœuvre et agents de train) ont été intégrés dans le système des permis de l'OFT. Il est prévu de fixer la marche à suivre en la matière pour le domaine des tramways au cours des prochaines années; s'il devait également être soumis à l'obligation de permis, il faut prévoir une modification de l'ordonnance sur les chemins de fer.

Permis de conduire des locomotives

En ce qui concerne la formation des conducteurs de véhicule moteur, l'OFT a édicté, au cours de la période sous revue, des prescriptions standardisées qui permettent d'atteindre un degré de formation uniforme. Une formation homogène garantit un niveau de sécurité élevé.

Formation

F.5 Accès au réseau

Objet	Nombre d'accès au réseau
Autorisations d'accès au réseau	2
Certificats de sécurité (CS) (décisions)	140, dont <ul style="list-style-type: none">- 43 CS nouveaux/renouvelés (pour 21 entreprises)- 97 extensions

F.6 Prescriptions d'exploitation

Objet	Nombre
Prescriptions d'exploitation présentées	210

G Surveillance des transports publics

G.1 Audits, contrôles d'exploitation et inspections

Au total, 74 audits et 91 contrôles d'exploitation ont eu lieu en 2007. Deux tiers des audits concernaient les entreprises ferroviaires, le reste se répartit entre les entreprises de transport à câbles, de bus et de navigation. 40 pour-cent des contrôles d'exploitation (CE) concernaient les entreprises de transport à câbles et 40 autres pour-cent les entreprises ferroviaires, les 20 pour-cent restants concernaient les entreprises de bus et des tiers (p. ex. organes chargés des examens pour les conseillers à la sécurité). Il n'y a pas eu d'inspection en 2007, étant donné qu'on y a recours uniquement en cas de besoin spécifique.

Contrôles

Charges

Un total de 85 charges de première priorité a été ordonné au cours de l'année écoulée. Les lacunes sécuritaires qui ont fait l'objet de charges doivent être supprimées dans les délais impartis. L'entreprise concernée peut demander à l'OFT une décision susceptible de recours.

Charges

G.2 Surveillance spéciale: contrôles d'exploitation des trains de marchandises

Au cours de l'année passée, l'OFT a renforcé la surveillance des trains de marchandises. Depuis l'introduction des contrôles en 2005, les méthodes ainsi que les instruments ont été améliorés en permanence, et le nombre des sondages a augmenté.

Sondages

En 2007, on a constaté, pour 2'235 wagons contrôlés, 106 défauts qu'il a fallu éliminer avant que le train puisse repartir, dont 61 défauts techniques qui auraient pu menacer la sécurité de l'exploitation, et 45 défauts d'un autre type dans le domaine du transport de marchandises dangereuses (p. ex. absence de placards ou placards erronés sur les wagons). On a constaté 83 autres défauts qui n'influençaient pas directement la sécurité. Il s'agit de défauts d'équipement des véhicules moteurs (p. ex. absence de lanterne à main) ou de l'équipement personnel du conducteur de locomotive (p. ex. absence du manuel des prescriptions).

	2006	2007
Nombre de trains de marchandises contrôlés	44	133
Nombre de wagons contrôlés	862	2'235

Vue d'ensemble des contrôles d'exploitation effectués sur des trains de marchandises, comparaison avec l'année précédente

	2007
Nombre de défauts techniques	61
Nombre de défauts techniques sans influence directe sur la sécurité (réparation après déchargement ou lors du prochain entretien)	155
Nombre de défauts administratifs dans le domaine des marchandises dangereuses	45
Nombre de défauts dans le domaine de l'exploitation sans influence directe sur la sécurité	83

Evaluation des risques

2'000 trains circulent chaque jour sur le réseau ferroviaire suisse à voie normale. Le choix des trains à contrôler a lieu d'après une estimation des risques par l'OFT: les contrôles d'exploitation sont exécutés là où les risques sont estimés les plus élevés. Par conséquent, il n'est pas possible d'extrapoler le nombre de défauts constatés à l'aide du nombre total de wagons.

G.3 Loi sur la durée du travail

Travail de nuit et le dimanche

Vu les particularités des transports publics et du travail de nuit et le dimanche, une loi sur la durée du travail régit les transports publics. Il incombe à l'OFT de veiller à ce que les entreprises concernées la respectent.

Points forts

L'année passée, 20 contrôles ont été effectués auprès des entreprises suisses de transport en ce qui concerne le respect du temps de travail et de repos. Cela étant, on a mis l'accent sur les entreprises de transport par bus. Les entreprises à contrôler sont choisies sur la base d'un sondage sur différents indices dans le domaine des heures de travail effectuées, au moyen des résultats des contrôles d'exploitation et sur la base des déclarations des employés en rapport avec la mise en œuvre de la législation sur le temps de travail.

Tours de service

L'évaluation des résultats des contrôles d'exploitation de toutes les entreprises concernées fait état de variations, notamment en rapport avec la durée de la présence à l'exploitation (tour de service), le respect de la réglementation des pauses, les périodes de repos et, dans des cas isolés, des temps de travail trop longs. Ces infractions ont une influence directe sur la sécurité des transports publics.

Infractions

Parmi les entreprises contrôlées, les entreprises de bus et les services de transports urbains ont la plus grande tendance à s'écarter des dispositions, suivies des entreprises ferroviaires. Seule une entreprise contrôlée en 2007 n'a présenté aucun écart par rapport à la LDT. La plupart des infractions des autres entreprises étaient de moindre envergure ; c'est pourquoi elles n'ont pas fait l'objet de plaintes pénales.

G.4 Plaintes pénales

Lorsque l'OFT constate que les collaborateurs d'une entreprise de transport enfreignent à dessein gravement les prescriptions (p. ex. construction sans approbation des plans, infractions à la loi sur la durée du travail), l'OFT dépose plainte auprès des autorités cantonales de poursuites pénales. Cette démarche ne remplace pas les autres activités de l'OFT en matière de surveillance de la sécurité. Il incombe aux autorités judiciaires cantonales de statuer sur les plaintes déposées. En 2007, l'OFT a déposé trois plaintes : deux pour construction sans approbation des plans et une pour la mise en exploitation d'une installation de transport à câbles sans autorisation d'exploiter valide.

Plaintes pénales

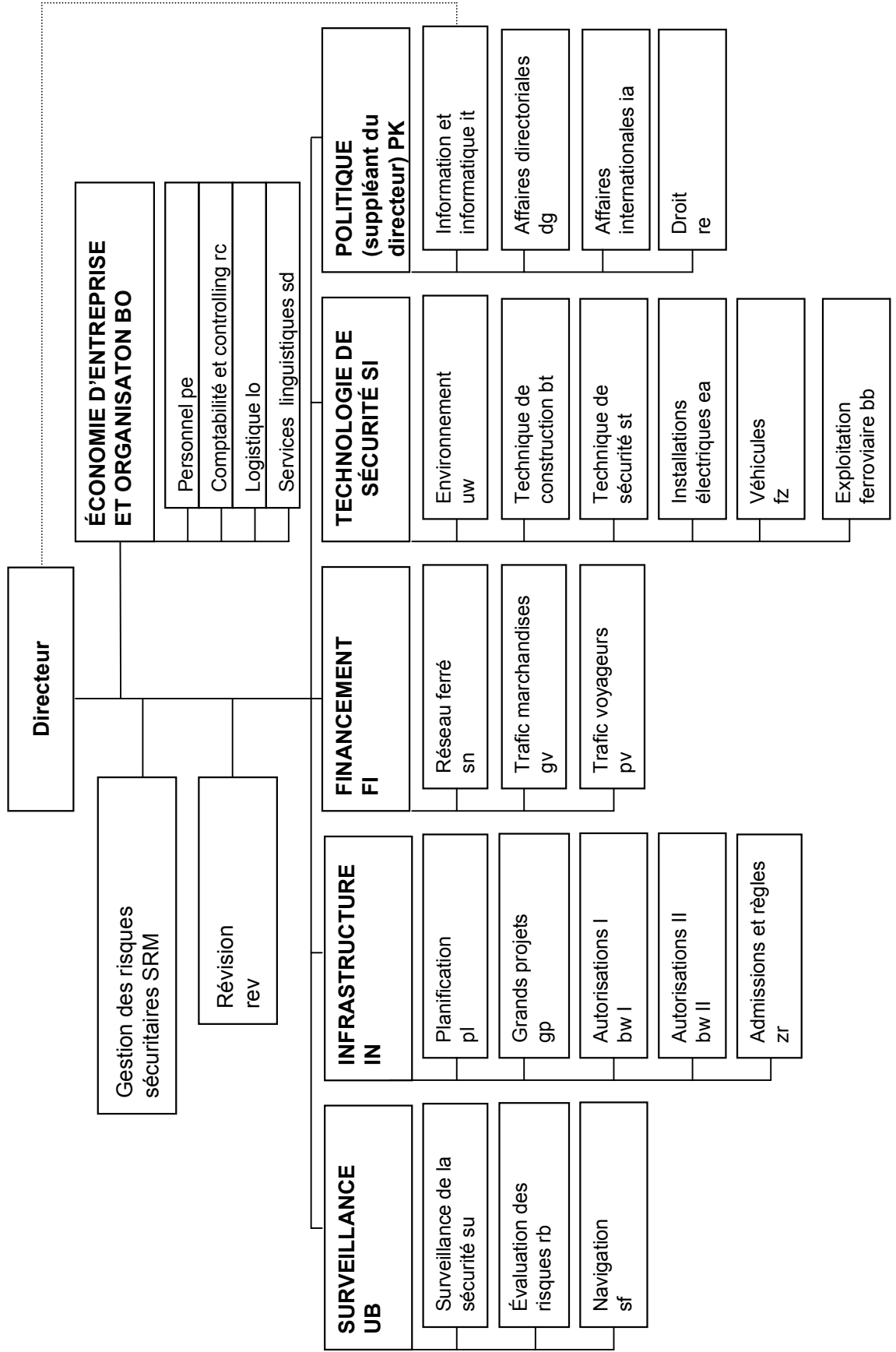
Annexes

- Annexe 1: Organigramme de l'OFT**
 - Annexe 2.1: Données ISC chemins de fer**
 - Annexe 2.2: Données ISC tramways, trolleybus et autobus**
 - Annexe 2.3: Données ISC transports à câbles et bateaux**
 - Annexe 3: Abréviations**
 - Annexe 4: Définitions**
-

Organigramme de l'OFT



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV



Annexe 2.1

Données ISC chemins de fer

Indicateurs relatifs aux accidents ferroviaires 2007

Nombre total d'accidents

	Tous les types d'accident	Collisions	Déraillements	Accidents sur PAN	Domma-ges corporels	Incendies de véhic.	Autres accidents
Total 2007	85	7	1	14	39	1	23
Moyenne par million de train-km	0.43	0.04	0.01	0.07	0.20	0.01	0.12

Blessés graves

	Tous les types d'accident	Collisions	Déraillements	Accidents sur PAN	Domma-ges corporels	Incendies de véhic.	Autres accidents
Total	53	1	0	10	27	0	15
Moyenne par million de train-km	0.27	0.01	0.00	0.05	0.14	0.00	0.08

dont:

Voyageurs	15	0	0	0	10	0	5
Moyenne par million de train-km	0.08	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.03
Moyenne par milliard de Vkm	0.93	0.00	0.00	0.00	0.62	0.00	0.31
Personnel	10	0	0	0	4	0	6
Moyenne par million de train-km	0.05	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.03
Utilisateurs de passages à niveau	10	0	0	10	0	0	0
Moyenne par million de train-km	0.05	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00
Personnes non autorisées	11	0	0	0	10	0	1
Moyenne par million de train-km	0.06	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.01
Autres personnes	7	1	0	0	4	0	2
Moyenne par million de train-km	0.04	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.01

Morts

	Tous les types d'accident	Collisions	Déraillements	Accidents sur PAN	Domma-ges corporels	Incendies de véhic.	Autres accidents
Total	22	0	0	6	13	0	3
Moyenne par million de train-km	0.11	0.00	0.00	0.03	0.07	0.00	0.02

Dont:

Voyageurs	0	0	0	0	0	0	0
Moyenne par million de train-km	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Moyenne par milliard de Vkm	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Personnel	3	0	0	0	2	0	1
Moyenne par million de train-km	0.02	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01
Utilisateurs de passages à niveau	6	0	0	6	0	0	0
Moyenne par million de train-km	0.03	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00
Personnes non autorisées	11	0	0	0	10	0	1
Moyenne par million de train-km	0.06	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.01
Autres personnes	2	0	0	0	1	0	1
Moyenne par million de train-km	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01

Données ISC tramways, trolleybus et autobus

Indicateurs relatifs aux accidents de tramways, de trolleybus et d'autobus en 2007

Nombre total d'accidents

	Tous types d'accident	Collisions avec véhicules routiers	Mise en danger par des véhicules routiers	Collisions avec des personnes	Mise en danger par des personnes	Accidents dans le véhicule en marche	Accidents lors de l'embarquement ou du débarquement	Incendies des véhicules
Tramway	47	8	8	14	0	7	10	0
Moyenne par million de véhicule-km	1.70	0.29	0.29	0.51	0.00	0.25	0.36	0.00
Trolleybus	24	6	4	2	2	2	8	0
Moyenne par million de véhicule-km	0.89	0.22	0.15	0.07	0.07	0.07	0.30	0.00
Autobus	41	12	3	4	2	13	6	1
Moyenne par million de véhicule-km	0.18	0.05	0.01	0.02	0.01	0.06	0.03	0.00

Blessés graves

	Tous types d'accident	Collisions avec véhicules routiers	Mise en danger par des véhicules routiers	Collisions avec des personnes	Mise en danger par des personnes	Accidents dans le véhicule en marche	Accidents lors de l'embarquement ou du débarquement	Incendies des véhicules
Tramway	41	7	8	11	0	7	8	0
Moyenne par million de véhicule-km	1.48	0.25	0.29	0.40	0.00	0.25	0.29	0.00
dont voyageurs	23	0	8	0	0	7	8	0
Moyenne par milliard de Vkm	15.78	0.00	5.49	0.00	0.00	4.80	5.49	0.00
Trolleybus	25	6	6	1	2	4	6	0
Moyenne par million de véhicule-km	0.93	0.22	0.22	0.04	0.07	0.15	0.22	0.00
dont voyageurs	18	0	6	0	2	4	6	0
Moyenne par milliard de Vkm	24.93	0.00	8.31	0.00	2.77	5.54	8.31	0.00
Autobus	39	12	4	4	2	11	6	0
Moyenne par million de véhicule-km	0.17	0.05	0.02	0.02	0.01	0.05	0.03	0.00
dont voyageurs	29	6	4	0	2	11	6	0
Moyenne par milliard de Vkm	10.43	2.16	1.44	0.00	0.72	3.96	2.16	0.00

Données ISC transports à câbles et bateaux

Accidents et événements des transports à câbles

	Blessés graves	Blessés légers
Funiculaire	0	1
Téléphérique à va-et-vient	0	0
Télécabine	1	1
Télesiège (pinces débrayables)	5	11
Télesiège (pinces fixes)	1	1
Total	7	14

Événements de la navigation

En 2007, six événements survenus dans la navigation ont été déclarés, dont quatre collisions avec des débarcadères ou des piliers de ponts. Une personne a été légèrement blessée.

Annexe 3

Abréviations

A

al.: Alinéa

art.: Article

C

CE: Contrôles d'exploitation

CS: Certificats de sécurité

D

DE-OCF: Dispositions d'exécution du 22 mai 2006 de l'ordonnance sur les chemins de fer. 6e révision (RS 742.141.11)

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

I

ISC: Indicateurs de sécurité communs

L

LCdF: Loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101)

LDT: Loi fédérale du 8 octobre 1971 sur le travail dans les entreprises de transports publics (loi sur la durée du travail, RS 822.21)

let.: Lettre

LEx: Loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (RS 711)

LICa: Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (loi sur les installations de transport à câbles, RS 743.01)

O

O.I.T.A.F: Organisation internationale des transports à câbles

OCF: Ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, RS 742.141.1)

OEATP: Ordonnance du 28 juin 2000 sur les déclarations et les enquêtes en cas d'accident ou d'incident grave survenant lors de l'exploitation des transports publics (Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accident des transports publics, RS 742.161)

OFT: Office fédéral des transports

OICa: Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations de transport à câbles (ordonnance sur les installations de transport à câbles, RS 743.011)

OPAPIF: Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations de transport à câbles (ordonnance sur les installations de transport à câbles, RS 743.011)

OTIF: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

P

PAN: Passage à niveau

PAP : Procédure d'approbation des plans

PCT: Prescriptions (suisses) de circulation des trains

PE: Prescriptions d'exploitation

R

RID: International Regulations concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)

S

SEA: Service d'enquête en cas d'accident

STI: Spécifications techniques pour l'interopérabilité du réseau transeuropéen à grande vitesse

T

TP: Transports publics

Train-km: Train-kilomètre

U

UE: Union européenne

UTP: Union des transports publics

V

Vkm: Voyageurs-kilomètres

Voiture-km: Voiture-kilomètre

Définitions

Audit	Un audit sert à examiner l'organisation et les processus d'une entreprise. L'examen porte sur la direction, le système de direction, les processus d'exploitation, l'interaction des processus et il documente l'efficacité du système de gestion de la sécurité.
Accident	Définition selon l'art. 2, let. e de l'OEATP (RS 742.161) : un événement qui entraîne une blessure mortelle ou une blessure grave, des dégâts matériels considérables (= dégâts matériels résultant directement d'un événement et qui dépassent la somme de 100'000 francs) ou un accident majeur au sens de l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs. La définition de l'UE applique une somme plus élevée concernant les dégâts matériels (150'000 euros/250'000 CHF).
Accident avec blessés graves	Personnes blessées qui, après un accident, ont dû séjourner à l'hôpital plus de 24 heures, à l'exception des personnes qui ont fait une tentative de suicide.
Catégorie de personnes Utilisateurs de passages à niveau	Toute personne traversant un passage à niveau à l'aide d'un moyen de transport ou à pied est un utilisateur.
Catégorie de personnes Autres personnes	Les autres personnes (tiers) sont toutes les personnes qui ne font pas partie des catégories citées jusqu'ici, par exemple les passants heurtés lors d'un déraillement de train.
Catégorie de personnes Personnel	Personnes ayant un rapport d'employé avec une entreprise de transport et qui sont en service au moment de l'accident.
Catégorie de personnes Personnes non autorisées	Les personnes non autorisées sont celles qui se trouvent sans permission sur les installations de l'entreprise de transport dont l'accès est interdit. Les utilisateurs des passages à niveau sont exceptés de cette catégorie.
Catégorie de personnes Voyageurs	Un voyageur est une personne effectuant un trajet par le biais d'une entreprise de transport concessionnaire, à l'exception du personnel de train. Les voyageurs qui tentent de monter dans un véhicule en marche ou de le quitter comptent également comme voyageurs pour les besoins de la statistique. Cela concerne principalement le trafic ferroviaire.
Certificat de sécurité	Confirmation de l'OFT selon laquelle un utilisateur du réseau respecte les dispositions sur le personnel à engager, les véhicules à utiliser, la garantie de la responsabilité civile et les dispositions de sécurité relatives aux lignes utilisées. Le certificat de sécurité doit être renouvelé chaque année.
Charges de 1 ^{re} priorité	Les «charges de 1 ^{re} priorité» sont ordonnées dans les cas où les prescriptions légales importantes pour la sécurité ne sont pas respectées ou lorsqu'une influence de la sécurité est prévisible. La lacune sécuritaire doit être éliminée dans un délai défini. L'entreprise peut demander à l'OFT une décision susceptible de recours.
Charges de 2 ^e priorité	Les «charges de 2 ^e priorité» sont ordonnées lorsqu'un défaut peut influencer la sécurité à moyen terme. Il convient de trouver des solutions et de les mettre en œuvre dans un délai défini.

Conducteur de véhicule moteur	Personne conduisant directement ou indirectement (à distance) un véhicule moteur, p. ex. d'un chemin de fer ou d'un tramway.
Contrôles d'exploitation	Les contrôles d'exploitation servent à contrôler en profondeur les processus opérationnels durant l'exploitation, y compris l'équipement et la conduite du personnel. Ils servent aussi à surveiller le respect des prescriptions d'exploitation et des charges inhérentes à l'autorisation. Les contrôles d'exploitation peuvent être annoncés et spontanés.
Inspections	Les inspections servent à examiner un état de fait, notamment l'état technique des installations et des véhicules, de la manière la plus précise, rigoureuse et complète. Elles peuvent être annoncées et spontanées.
Installations de transport à câbles	Terme générique incluant les types d'installations suivantes: funiculaires, téléphériques à va-et-vient, télécabines (y c. téléphériques pulsés) et télésièges à pinces fixes et débrayables.
Installations de transport à câbles à concession fédérale	Le rapport comprend uniquement les installations de transport à câbles à concession fédérale et surveillées par l'OFT. Les installations régies par les autorités cantonales ne sont pas soumises à la surveillance de l'OFT. Une concession fédérale est requise lorsqu'un téléphérique est destiné à transporter des voyageurs régulièrement et à titre professionnel, à l'exception des petits téléphériques et des télésièges.
Morts (accident avec suites fatales)	Personnes décédées lors d'un accident, immédiatement après ou qui décèdent des suites de l'accident dans les 30 jours, à l'exception des personnes qui ont fait une tentative de suicide.
Procédure d'approbation des plans	La construction ou la modification d'une construction servant intégralement ou principalement à l'exploitation ferroviaire requiert une approbation des plans, octroyée par l'OFT. Cette approbation équivaut à une autorisation de construire. La procédure d'approbation des plans est régie par la loi sur les chemins de fer (LCdF) et par l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF) et, subsidiairement, par les dispositions de la loi sur l'expropriation (LEx).
Téléphérique à va-et-vient	Téléphériques dont les cabines circulent dans un mouvement alternatif entre les stations, contrairement aux téléphériques à mouvement continu (cf. installations de transport à câbles)
Train-kilomètre	Unité de mesure du déplacement d'un train sur un kilomètre. Exemple : un train de dix voitures qui a roulé 1 km a fourni 1 train-kilomètre
Tramway	Véhicule ferroviaire qui circule principalement sur des rails intégrés dans la chaussée. L'exploitation est régie par les prescriptions de la loi sur la circulation routière.
Trolleybus	Moyen de transport à moteur électrique, non lié à une voie. Il sert principalement au trafic voyageurs de banlieue.

Type d'accident Accident sur un passage à niveau	<p>Accident sur un passage à niveau impliquant au moins un véhicule ferroviaire et</p> <ul style="list-style-type: none"> - un ou plusieurs véhicules (y compris les bicyclettes) traversant la voie ferrée, - un ou plusieurs utilisateurs (p. ex. piéton) - des objets situés temporairement sur ou à proximité de la voie et qui ont été perdus par un véhicule croisant la voie ferrée ou un autre utilisateur du passage à niveau.
Type d'accident Autres	<p>Dans les autres accidents, on compte tout accident qui n'est</p> <ul style="list-style-type: none"> - libération de marchandises dangereuses durant le transport - objets tombés ou lancés du train tels que cargaison, glace, etc.
Type d'accident Collisions	<p>Le terme « collision » comprend les collisions de trains et les</p> <ul style="list-style-type: none"> - collision de la tête du train avec la tête ou la queue d'un autre - collision (latérale) entre un train et une partie d'un autre train - collision d'un train avec des unités de manœuvre, des objets fixes tels que des butoirs ou des objets qui se trouvent <p>Les collisions entre des mouvements de manœuvre accompagnés et / ou des machines d'entretien sont classées parmi les autres accidents. Les collisions avec les objets perdus sur les passages à niveau des utilisateurs de ces passages ne sont pas considérées comme des collisions, mais comme des accidents sur un passage à niveau.</p>
Type d'accident Dérailements	<p>Les dérailements comprennent les cas dans lesquels au moins une roue a quitté le rail. Les dérailements qui surviennent lors des mouvements de manœuvre ou les dérailements des véhicules d'entretien sont classés dans les autres accidents.</p>
Type d'accident Dommages corporels	<p>Le terme « dommages corporels » comprend les accidents au cours desquels une ou plusieurs personnes sont touchées par un véhicule ferroviaire en mouvement ou par un objet qui y est fixé ou qui s'en est détaché. Les personnes qui tombent d'un véhicule ferroviaire sont classées comme les voyageurs victimes d'une chute dans le train ou d'un objet en mouvement dans le train.</p>
Type d'accident Incendies de véhicules	<p>Les feux et les explosions dans un véhicule ferroviaire (cargaison comprise) survenant lors du transport de la gare de départ à la gare de destination, dans ces gares ou aux arrêts/traitements intermédiaires sont des incendies de véhicules. Les actes de vandalisme ne sont pas pris en compte dans cette catégorie. Les incendies qui surviennent lors de longs arrêts dans les gares de triage ne comptent pas non plus dans cette catégorie.</p>
Type d'accident Mise en danger (p. ex. par des personnes ou des véhicules routiers)	<p>Mise en danger : situation dangereuse concrète dans laquelle un accident (p. ex. collision) a pu être évité uniquement par hasard ou grâce à la réaction (rapide) des personnes impliquées. Dans le présent rapport, ce type d'accident apparaît en relation avec des personnes blessées</p>

Voiture-kilomètre	Unité de mesure du déplacement d'une voiture sur un kilomètre. Exemple : un train composé de dix voitures qui a roulé 1 km a fourni 10 voitures-kilomètres. Un bus à remorque qui a roulé 2 km a fourni 2 voitures-kilomètres.
Voyageur-kilomètre	Unité de mesure pour transporter un voyageur sur un kilomètre à l'aide d'un moyen de transport.
Voyageur-kilomètre	Unité de mesure pour transporter un voyageur sur un kilomètre à l'aide d'un moyen de transport.
