



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 sur la sécurité des transports publics 2008



Table des matières

A	Etendue du rapport	3
B	Introduction	4
C	Organisation	5
	C.1 Gestion des règlements (législation)	5
	C.2 Surveillance préventive	5
	C.3 Surveillance	6
D	Développement de la sécurité	8
	D.1 Recommandations de sécurité du Service d'enquête en cas d'accident (SEA)	8
	D.2 Mesures de sécurité de l'OFT	8
	D.2.1 Domaine ferroviaire	8
	D.2.2 Autres transports publics	9
	D.3 Mesures spéciales: événement survenu au télésiège de Fallboden	9
E	Modifications importantes de lois et de prescriptions	11
	E.1 Ordonnance sur les installations de transport à câbles - révision	11
	E.2 Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)	11
	E.3 Ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)	11
	E.4 Prescriptions suisses de circulation des trains (PCT)	12
	E.5 Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)	12
	E.6 Ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics	12
	E.7 Directive sur les examens médicaux et d'aptitude	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 véhicules moteurs	15
	F.5 Reconnaissance des chefs techniques des installations de transport à câbles	16
	F.6 Admission de conducteurs des bateaux des entreprises de navigation concessionnaires	16
	F.7 Accès au réseau	16
	F.8 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
ANNEXE 1:	Organigramme de l'OFT	22
ANNEXE 2.1:	Données ISC des chemins de fer	23
ANNEXE 2.2:	Indicateurs relatifs aux accidents des tramways, des trolleybus et des autobus	26
ANNEXE 2.3:	Indicateurs relatifs aux accidents des installations de transport à câbles et des bateaux	28
ANNEXE 3:	Abréviations	29
ANNEXE 4:	Définitions	30

A Etendue 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. En matière de sécurité, les principales tâches 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. En revanche, il n'aborde pas d'autres tâches, non déterminantes pour la sécurité, assumées par l'OFT. Il contient une récapitulation des Indicateurs de sécurité communs (ISC) 2007 et 2008 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, les tâches déterminantes pour la sécurité assumées par l'OFT et l'organisation.

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

- Le chapitre D porte sur les points cruciaux des mesures prises en 2008.
- 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 2008.

Les annexes comprennent une présentation des ISC sous forme de tableau, l'organigramme de l'OFT, une liste des abréviations et des définitions

B Introduction

Dans le cadre de ses activités visant à favoriser la sécurité, l'Office fédéral des transports (OFT) publie depuis 2008 un rapport annuel sur la sécurité. Le but est de documenter l'évolution du domaine sécuritaire sous une forme standardisée, permettant d'établir des comparaisons. 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 entreprises ferroviaires 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 différences terminologiques, les comparaisons avec les publications de l'Office fédéral de la statistique (OFS), avec le rapport annuel du Service d'enquête en cas d'accident (SEA) ainsi qu'avec les indications de différentes entreprises de transports ne peuvent être établies que de manière limitée. Cependant, les rapports sur la sécurité établis par l'OFT pourront être comparés entre eux.

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 (www.bav.admin.ch -> Thèmes -> Politique des transports -> Sécurité; mis à jour le 1er janvier 2009).

L'OFT a subi une réorganisation au 1er janvier 2009 (donc après écoulement de la période sous revue). Dans ce cadre, les tâches de la division Surveillance, appelée à disparaître, ont été transférées dans de nouvelles unités d'organisation, et la gestion des risques sécuritaires SRM a été renforcée. Les informations du site Internet de l'OFT se réfèrent à cette nouvelle organisation en vigueur.

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 bus des transports publics et les installations et délivre les autorisations nécessaires au 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'angle de la sécurité de l'environnement.

Autorisations

Dans le cadre de procédures d'autorisation, il examine si les documents présentés permettent la construction et l'exploitation d'une installation conforme aux prescriptions. 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.

Contrôles

Les instruments sont composés des éléments suivants:

<p>Audit (questions relatives au système, processus, organisation, interfaces)</p>	<p>Un audit sert à contrôler l'organisation et les 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>
<p>Contrôle 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>
<p>Inspection (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>

Audits

Contrôles d'exploitation

Inspections

Charges

L'OFT exerce son activité de surveillance 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

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 notamment ses informations dans les déclarations d'événement, dans les résultats de son activité de surveillance et des déclarations des sections spécialisées de l'OFT, issues p. ex. de l'évaluation de demandes.

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, mène des investigations sur les accidents, les événements graves et les actes de sabotage survenus dans l'exploitation des chemins de fer, des bateaux à concession fédérale, des bus 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 ou aux autorités concernées. L'OFT examine la forme la plus appropriée de concrétisation. Lorsqu'il est nécessaire d'imposer des mesures aux entreprises ou à une autre autorité (p. ex. propriétaire de la route), celles-ci sont invitées à prendre position sur le sujet.

Recommandations du SEA

Au cours de la période sous revue, 32 rapports finaux du SEA (contre 29 l'année précédente) sont parvenus à l'OFT, contenant en tout 57 recommandations de sécurité (contre 50 l'année précédente). Ces rapports ont été publiés sur www.uus.admin.ch.

Rapports du SEA

Sur ces 57 recommandations

- 39 ont été mises en œuvre par l'entreprise concernée (ou la mise en œuvre a été décidée),
- 2 ont été reprises moyennant adaptation en vue de leur mise en œuvre,
- 7 n'ont pas encore été évaluées définitivement par l'OFT,
- 1 a été transmise par l'OFT à l'autorité compétente avec l'indication qu'il y a des mesures à prendre,
- 8 n'ont pas été prises en compte en raison de leur faisabilité insuffisante ou de l'impossibilité de les mettre en œuvre, du manque de proportionnalité ou d'efficacité.

Le SEA a publié pour la première fois un rapport de gestion pour l'année 2008. Il contient entre autres une statistique des événements pour les années 2005 à 2008. La statistique du SEA ne peut pas être comparée directement avec la partie statistique de l'OFT (annexes 2.1 à 2.3), car les définitions des événements diffèrent et car le SEA ne mentionne que des événements qui lui sont déclarés directement.

Mise en oeuvre

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
 - 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)
-

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'accroître la sécurité.

D.2.2 Autres transports publics

Navigation

Vu le faible nombre d'événements qui n'ont entraîné que des dégâts minimes, et la multiplicité des causes (météo, défauts techniques, mais aussi erreurs humaines), 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 2008 découlant directement de l'analyse des événements.

Suite aux courses de bus servant à remplacer les courses de train, des questions concernant la sécurité des voyageurs debout dans les bus ont été soulevées. Un groupe de collaborateurs de l'OFT, de l'OFROU et du bpa a été mis en place pour aborder cette problématique. Sur la base des travaux de ce groupe, l'OFT a fait en sorte que la vitesse maximale de circulation des bus du trafic de ligne concessionnaire soit limitée à 80 km/h sur les autoroutes.

Transports à câbles

Dans le domaine des transports à câbles, l'année 2008 a été marquée par le traitement de l'accident survenu au télésiège de Fallboden (cf. chapitre D.3). Comme il arrive assez fréquemment que des enfants chutent des télésièges, des travaux ont été conduits sur la réglementation du transport d'enfants: après que 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'OFT a envoyé une circulaire aux entreprises concernées en leur demandant de mettre en œuvre les mesures ad hoc.

Un autre problème a été constaté en rapport avec la fixation du câble porteur d'un téléphérique à va-et-vient. Par une autre circulaire, les entreprises ont été invitées à prendre les mesures nécessaires sous leur responsabilité propre.

D.3 Mesures spéciales: événement survenu au télésiège de Fallboden

Accident

Le 3 janvier 2008, un accident mortel est survenu au télésiège de Fallboden, dans le domaine skiable de la petite Scheidegg: en raison des conditions météorologiques (bourrasques de vent), un skieur est mort sur place, une femme a été blessée grièvement et deux autres personnes ont été blessées légèrement.

Le Service d'enquête en cas d'accident du DETEC (SEA) a examiné le déroulement de l'accident. Il a élucidé les causes techniques et d'exploitation ainsi que les circonstances qui ont provoqué l'événement. Le rapport final du SEA, publié le 30 septembre 2008, parvient à la conclusion qu'une forte bourrasque de vent a dû faire dérailler le câble porteur-tracteur au pylône en question et que ce processus a été renforcé par le siège approchant.

Dans le cadre de son activité de surveillance, l'OFT a défini, en collaboration avec

l'entreprise de transport à câbles concernée et le fabricant, les conditions techniques et d'exploitation pour la reprise de l'exploitation du télésiège de Fallboden en tenant compte des connaissances et des recommandations de sécurité issues du rapport du SEA.

L'OFT a également examiné s'il fallait tirer des conséquences de cet événement pour des installations similaires.

L'OFT a procédé à ces vérifications avec les représentants de l'entreprise de transport à câbles, de l'association suisse des transports à câbles et du fabricant. Les objectifs étaient les suivants:

- vérifier les scénarii d'accident (hypothèses) sous l'angle des facteurs d'influence;
- identifier les mesures propres à réduire les risques de déraillement des câbles et classer ces mesures par ordre de priorité;
- déterminer les éventuelles mesures à prendre en vue de l'adaptation des prescriptions suisses et des normes CEN.

Ces travaux ont permis d'examiner de plus près différents éléments concernant le guidage du câble sur les pylônes des téléphériques monocâble à mouvement continu.

Guidage du câble

Sur la base de ces travaux, l'OFT a effectué un sondage auprès de toutes les entreprises de transport à câbles qui exploitent des installations similaires à celle de Fallboden. L'enquête a porté sur 329 des 650 installations à concession fédérale. L'OFT a constaté que des mesures s'imposaient pour 89 installations.

C'est pourquoi l'OFT a demandé aux entreprises concernées de mettre en œuvre des mesures d'exploitation avant le début de la saison d'hiver 2008/2009 afin de réduire les risques. Dans un cas, l'OFT a également ordonné la mise en œuvre d'une mesure technique (remise en l'état correct de la profondeur de gorge).

E Modifications importantes de lois et de prescriptions

Au cours de la période sous revue, seuls quelques règlements et ordonnances ont été adaptés à l'état de la technique en fonction des dernières connaissances en matière de sécurité.

E.1 Ordonnance sur les installations de transport à câbles – révision

Révision Ordonnance sur les installations de transport à câbles

A la fin de 2006, le Conseil fédéral a approuvé la nouvelle ordonnance sur les installations de transport à câbles (OICa). A l'époque, il a renoncé à attribuer à l'OFT la compétence d'exiger des certificats et des expertises même en dehors des contrôles d'exploitation et des audits. En revanche, il a chargé le DETEC de vérifier s'il était possible de réaliser les objectifs relevant de la politique de sécurité (maintien du niveau de sécurité atteint) d'une manière moins lourde pour la branche.

Le résultat de cet examen a entraîné la modification de l'art. 59, al. 2, OICa, que le Conseil fédéral a décidée en automne 2008. Cette modification ne contraint plus les requérants à fournir des certificats de sécurité de manière générale. Mais l'autorité de surveillance a été investie du pouvoir de demander, dans des cas justifiés, aux requérants de fournir des certificats et des expertises, cela même en dehors des contrôles d'exploitation et des audits.

E.2 Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)

Révision poursuivie

Les DE-OCF constituent le règlement technique le plus important pour la surveillance des chemins de fer. L'OFT a poursuivi leur révision en profondeur et leur perfectionnement. A la fin de 2008, les quatre groupes de travail avaient avancé dans leur tâche si bien que les documents nécessaires pour la phase de consultation étaient disponibles; l'entrée en vigueur des textes d'ordonnance renouvelés et adaptés est prévue pour 2010.

E.3 Ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)

Consultation

L'ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM) contient les prescriptions officielles auxquelles le groupe le plus important du personnel déterminant pour la sécurité ferroviaire doit répondre. Elle concerne les conducteurs de locomotives et les personnes qui participent à la conduite dite indirecte (pilotage), c.-à-d. le personnel de manœuvre et les agents de train ayant des tâches de service. Entrée en vigueur en 2003, l'OCVM a été perfectionnée par des spécialistes au cours de l'année 2008. La révision a principalement porté sur la répartition des tâches entre l'OFT et les chemins de fer, sur les catégories et sur les conditions d'admission des permis étrangers. Le nouveau texte de l'OCVM était prêt pour la procédure d'audition à la fin de 2008; son entrée en vigueur est prévue pour 2010.

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. Les prescriptions révisées sont entrées en vigueur le 6 juillet 2008. Des groupes de travail composés de représentants des CFF et de l'UTP ont été formés pour réviser les différentes parties des prescriptions.

E.5 Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

La nouvelle version du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), valable internationalement, est entrée en vigueur le 1er janvier 2009. Ce règlement a subi quelques modifications importantes par rapport à la version de 2007.

Marchandises dangereuses

De nouvelles dispositions ont été fixées concernant l'évaluation de la conformité et les contrôles périodiques des récipients sous pression et des réservoirs de la classe 2 (gaz). Elles prévoient de nouvelles exigences auxquelles doivent satisfaire les organes chargés des examens ainsi que les procédures d'homologation et de contrôle. L'OFT a participé intensivement à l'élaboration et à l'approbation de ces nouvelles réglementations.

Les prescriptions concernant le chargement et le déchargement ainsi que la manipulation de marchandises dangereuses ont été alignées sur les dispositions de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Désormais, l'installation d'un conteneur ou d'un véhicule routier sur un wagon ne peut plus se faire qu'après le contrôle des documents ou une vérification à vue du conteneur. L'OFT a également participé activement à l'élaboration de ces dispositions, notamment en formulant, sur demande de la Suisse, la distance de protection, cela avec la clarté requise pour la mise en œuvre.

E.6 Ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics

Des dispositions visant à protéger les employés accomplissant un travail de nuit constant et à réglementer les services de piquet ont été intégrées à l'ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics avec effet au 1er décembre 2008.

Travail de nuit

La législation sur la durée du travail permet d'occuper des personnes durant la nuit, mais jusque là, elle ne prévoyait pas de dispositions destinées à éviter des répercussions de ce travail sur la santé. Une meilleure protection des employés s'est imposée de par le déplacement de plus en plus fréquent des activités vers des horaires nocturnes. Un complément a permis de déclarer que les dispositions appropriées issues de la loi sur le travail et de l'ordonnance ad hoc étaient également

applicables aux entreprises de transports publics.

La nouvelle réglementation des services de piquet a été formulée par analogie à la loi sur le travail et à l'ordonnance ad hoc. En l'absence de dispositions spécifiques, les réglementations existantes à ce jour ne permettraient pas aux entreprises de transports publics de proposer un service de piquet à un coût économiquement raisonnable.

E.7 Directive sur les examens médicaux d'aptitude

Tolérance zéro

Les conducteurs de locomotives et les agents de train sont soumis à une tolérance zéro concernant la consommation de drogues et d'alcool durant l'exercice de leur activité déterminante pour la sécurité. Sur recommandation du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence, l'OFT a réglementé la procédure à appliquer en cas de présomption de consommation de cannabis et il a fixé des valeurs-limites d'alcool et de cannabis dans le sang.

Lorsque l'on constate des traces de consommation de cannabis, il y a lieu de déterminer la fréquence de consommation par des analyses du sang. Jusqu'ici, les traces de THC dans l'urine entraînaient automatiquement l'inaptitude au service car le cannabis était assimilé aux drogues dures. La nouvelle réglementation a pour but d'éviter l'arbitraire juridique. Par ailleurs, l'OFT a fixé des valeurs-limites en matière d'alcool et de cannabis qui entraînent l'inaptitude temporaire au service. Ces valeurs sont de 0,1 ‰ pour l'alcoolémie et de 1,5 µg de THC par litre de sang. Cela correspond de fait à une tolérance zéro. S'agissant de l'alcoolémie, la valeur-limite est la même que pour les enseignants de la conduite, pour le cannabis, la réglementation applicable correspond à celle du trafic routier (ordonnance sur le contrôle de la circulation routière).

Ces deux valeurs s'imposent pour des raisons médicales et techniques. Il n'est pas possible de fixer un taux d'alcoolémie de 0,0 ‰, notamment en raison de la production propre d'alcool dans le corps et de valeurs légèrement plus élevées après la consommation de certains aliments (p. ex. fruits trop mûrs). En ce qui concerne le cannabis, 1,5 microgramme constitue la limite détectable. Cependant, l'effet de la substance n'est constatable qu'avec une valeur plusieurs fois élevée.

Les valeurs-limites sont ancrées juridiquement dans la directive sur les examens d'aptitude médicaux. Celle-ci fixe déjà que l'addiction à l'alcool ou aux drogues entraîne l'inaptitude générale à la conduite. Les infractions aux nouvelles valeurs-limite ont pour conséquence l'inaptitude temporaire à la conduite.

F Certificats et approbations de sécurité

Le chapitre suivant dresse l'inventaire des autorisations et des 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 octroyées
Chemins de fer, dont	506
- procédures ordinaires	265
- procédures simplifiées	241
Installations de transport à câbles (procédures ordinaires)	27
Trolleybus, dont	18
- procédures ordinaires	13
- procédures simplifiées	5
Bateaux (procédures simplifiées)	3

F.2 Autorisations d'exploiter

Moyen de transport	Nombre d'autorisations octroyées
Chemins de fer	4
Installations de transport à câbles	68 (y c. renouvellements)
Bateaux (constructions et transformations)	11

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.

F.3 Homologations d'installations et de véhicules

En 2008, les autorités compétentes pour l'admission en Allemagne (EBA), en Autriche (BMVI) et en Suisse (OFT) ont pu, pour la première fois, effectuer des travaux relatifs à l'homologation de véhicules en se répartissant les tâches relatives à l'examen de la sécurité. Celles-ci ont été réparties en étroite collaboration entre les trois autorités, qui ont ensuite échangé leurs résultats (Cross Acceptance). Cette démarche permet d'optimiser le processus d'homologation en gardant le niveau de sécurité; il n'est plus nécessaire d'effectuer deux fois les mêmes examens.

Le nouveau registre des véhicules a fonctionné pour la première fois durant toute une année en 2008. Tous les véhicules à voie normale admis en Suisse sont désormais saisis systématiquement. L'enregistrement des données se fait par étapes successives; à l'heure actuelle, 17'000 véhicules, la plupart des wagons, sont enregistrés. Le registre des véhicules permet aux services concernés d'accéder aux données de base des véhicules et de leurs propriétaires.

Objet	Nombre d'homologations
Matériel roulant pour trafic ferroviaire	657
Installations	28
Bus des TP	750

F.4 Admission de conducteurs de véhicules moteurs

Permis de conduire des locomotives

A quelques exceptions près, les conducteurs de locomotives de toutes les catégories en Suisse doivent porter sur eux un permis établi par l'OFT. La saisie des autres groupes de personnes (agents de manœuvre et une partie des agents de train) dans le système de permis de l'OFT se déroule comme prévu; à la fin de 2008, plus de la moitié des personnes concernées ont reçu leur permis OFT. Il s'agit de fixer les conditions préalables pour les permis du personnel des tramways dans le cadre de l'adaptation de l'OCVM, prévue en 2010.

A la fin de 2008, l'OFT avait nommé 205 examinateurs pour les chemins de fer et délivré 11'500 permis de conducteurs de véhicules moteurs.

Au cours de l'année sous revue, l'OFT a élaboré et consolidé les processus liés aux retraits de permis. Tout comme l'octroi d'un permis, son retrait fait partie des principales prérogatives importantes de l'OFT. En 2008, 12 permis ont été retirés.

F.5 Reconnaissance des chefs techniques des installations de transport à câbles

Au cours de l'année 2008, 130 employés des entreprises de transport à câbles ont obtenu la reconnaissance en tant que responsable technique ou suppléant. L'exploitation des installations de transport à câbles concessionnaires n'est admise que sous la direction de chefs techniques reconnus par l'OFT.

F.6 Admission de conducteurs des bateaux des entreprises de navigation concessionnaires

Au cours de l'année 2008, 33 conducteurs de bateaux ont obtenu pour la première fois un permis ou se sont qualifiés pour une catégorie de permis plus élevée. Le permis confère le droit de conduire des bateaux de passagers sur les eaux sur lesquelles l'examen a été passé.

F.7 Accès au réseau

En 2008, les conditions ont été créées pour l'accès des ETF autrichiennes aux lignes autrichiennes sur territoire suisse. Désormais, les ETF autrichiennes ont libre accès aux gares frontalières.

Objet	Nombre d'accès au réseau
Autorisations d'accès au réseau (nouvelles)	43 (+2)
Certificats de sécurité (CS) (décisions)	130, dont <ul style="list-style-type: none"> - 42 nouveaux/renouvelés (pour 23 entreprises) - 88 extensions

F.8 Prescriptions d'exploitation

Objet	Nombre
Décisions sur des prescriptions d'exploitation	85

G Surveillance des transports publics

G.1 Audits, contrôles d'exploitation et inspections

Contrôles

Au total, 48 audits et 209 contrôles d'exploitation et inspections ont eu lieu en 2008. Deux tiers des audits concernaient les entreprises ferroviaires, le reste se répartit entre les entreprises de transport à câbles, de bus et de navigation. La moitié des contrôles d'exploitation (CE) et inspections concernaient les entreprises de transport par bus, un tiers les entreprises ferroviaires et le reste les entreprises de transport à câbles et de navigation.

Charges

Un total de 335 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 comblées dans les délais impartis.

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

Sondages

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.

En 2008, on a constaté, pour 3'838 wagons contrôlés, 261 défauts qu'il a fallu éliminer avant que le train puisse repartir, dont 194 défauts techniques qui auraient pu menacer la sécurité de l'exploitation, 52 défauts d'un autre type dans le domaine du transport de marchandises dangereuses (p. ex. absence de placards ou placards erronés sur les wagons) et 15 défauts des véhicules moteurs ou dus au conducteurs. On a constaté 97 autres défauts qui n'influençaient pas directement la sécurité.

	2006	2007	2008
Nombre de trains de marchandises contrôlés	44	133	189
Nombre de wagons contrôlés	862	2'235	3'838

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

Les résultats des contrôles sont présentés à l'aide d'un taux de somme d'erreur. Les différents défauts constatés sont répartis en erreurs secondaires, principales et critiques en fonction de leur influence sur la sécurité de l'exploitation et sur l'aptitude à la circulation; la pondération de ces erreurs se fait également en conséquence.

Domaine	2007	2008	Entwicklung/Trend
Technique des wagons	4.3%	2.5%	↓
Marchandises dangereuses	5.1%	7.2%	↗
Service du roulement	23.3%	8.6%	↓

- Par rapport à 2007, les taux de somme d'erreur se sont nettement améliorés dans les domaines de la technique des wagons et du service du roulement.
- Dans le domaine des marchandises dangereuses, le taux de somme d'erreur a augmenté, ce qui est principalement dû au fait que l'erreur « placards manquants ou erronés » a été reclassée dans les erreurs critiques (auparavant, ce défaut était classé dans les erreurs principales).

Comme les contrôles d'exploitation sont exécutés en premier lieu là où les risques sont estimés les plus élevés, il n'est pas possible d'extrapoler le nombre de défauts constatés à l'aide du nombre total de wagons.

Evaluation des risques

G.3 Loi sur la durée du travail

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.

Travail de nuit et le dimanche

En 2008, l'accent a été mis sur l'instruction des entreprises de transport concernant la mise en œuvre de la loi. Les institutions externes fournissent une offre de formation bien fréquentée. Le contenu de la formation est élaboré en accord avec l'OFT. Un site Internet présente une large palette d'informations et de bases. Les entreprises ont accès à un auxiliaire électronique qui permet l'autocontrôle. Différents exposés et manifestations à l'intention des responsables et des représentants des employés ont proposé des plates-formes destinées à transmettre les dispositions.

Instruction

L'année passée, 31 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 et à câbles. 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.

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

Tours de service

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.

De toutes les entreprises contrôlées, ce sont les entreprises de bus et de transport à câbles ont le plus tendance à s'écarter des dispositions, suivies des entreprises ferroviaires.

G.4 Plaintes pénales

Plaintes pénales

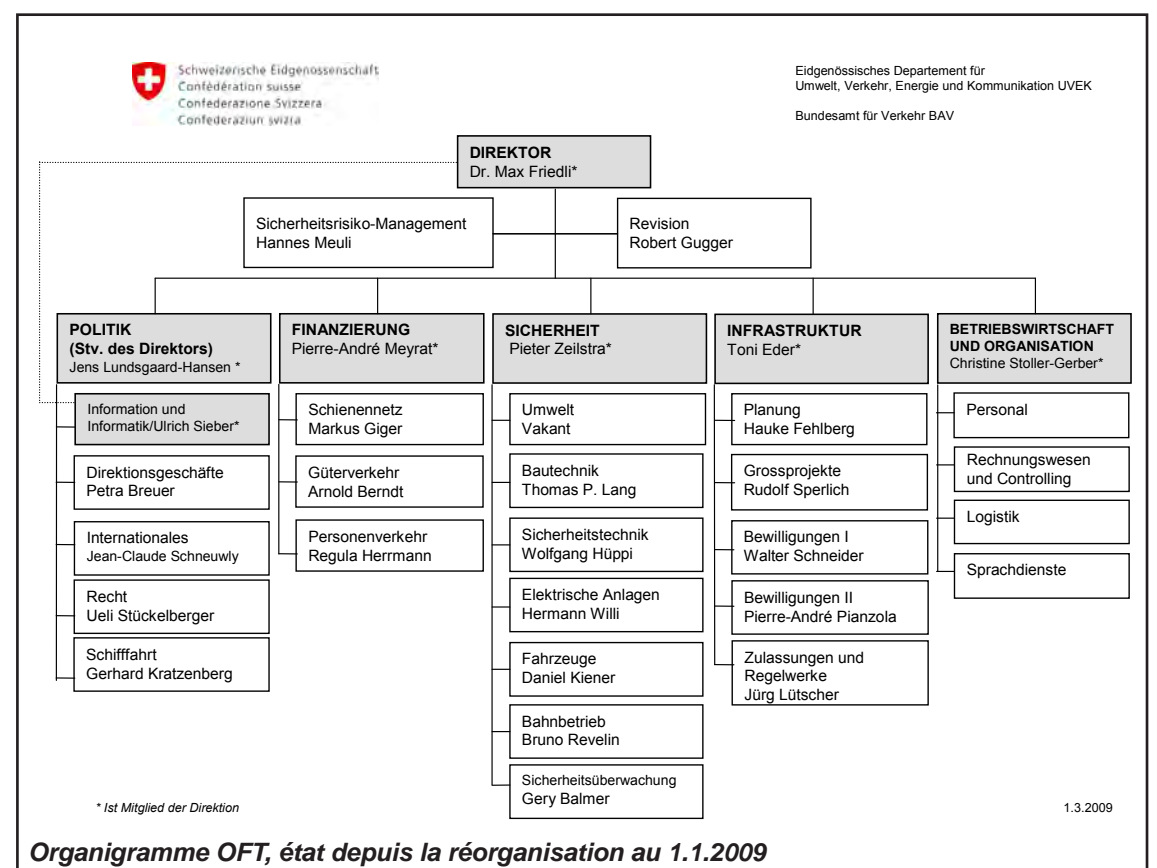
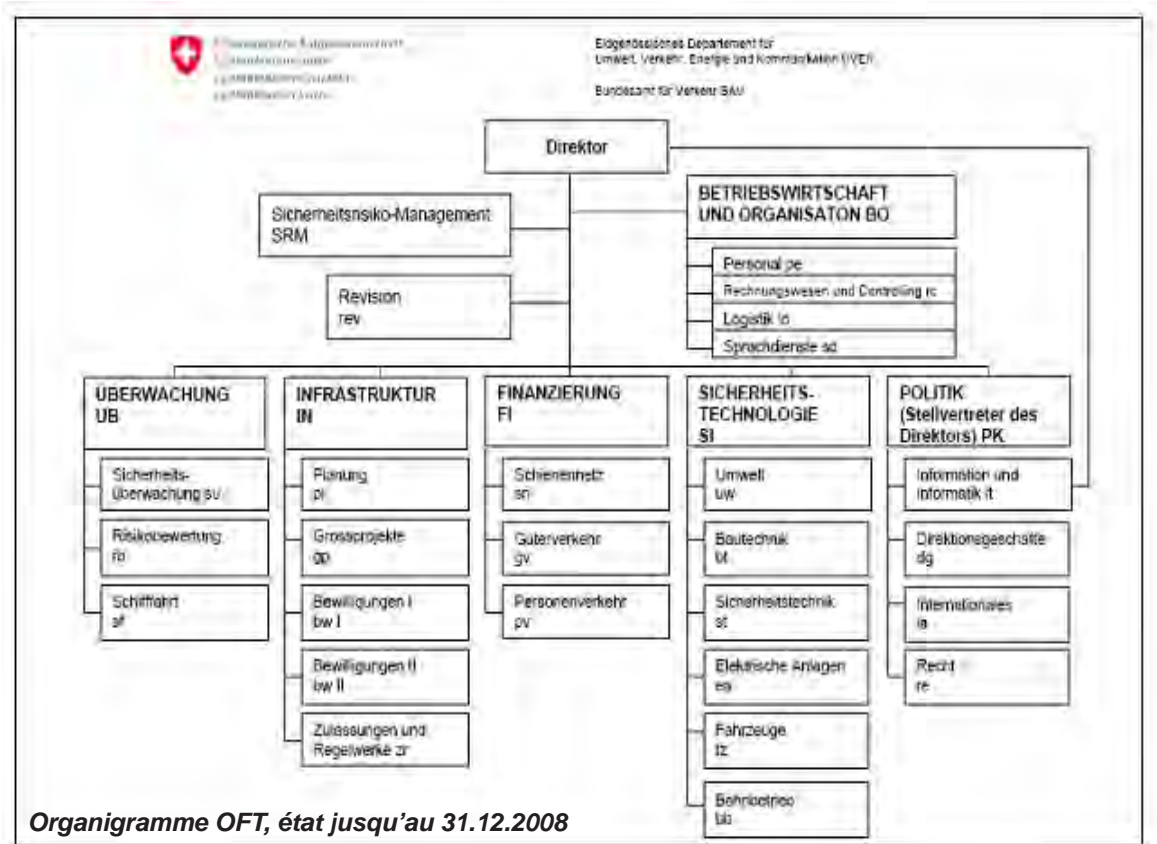
Lorsque l'OFT constate que les collaborateurs d'une entreprise de transport enfreignent à dessein gravement les prescriptions (p. ex. construction sans approbation des plans, infractions à la loi sur la durée du travail), l'OFT dépose plainte auprès des autorités cantonales de poursuites pénales. Cette 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 2008, l'OFT a déposé une plainte. Celle-ci concernait la mise en exploitation d'un véhicule (engin de construction mobile) sans autorisation ad hoc. Lors de son utilisation, ce véhicule a basculé et a dévalé un talus.

Annexes

- ANNEXE 1:** Organigramme de l'OFT
- ANNEXE 2.1:** Données ISC des chemins de fer
- ANNEXE 2.2:** Indicateurs relatifs aux accidents des tramways, des trolleybus et des autobus
- ANNEXE 2.3:** Indicateurs relatifs aux accidents des installations de transport à câbles et des bateaux
- ANNEXE 3:** Abréviations
- ANNEXE 4:** Définitions
-

Organigramme de l'OFT



Organigramme de l'OFT, état depuis la réorganisation au 1.1.2009

Annexe 2.1

Données ISC des chemins de fer: indicateurs relatifs aux accidents ferroviaires 2007 et 2008

Les indicateurs relatifs aux accidents ferroviaires ont déjà été publiés dans le rapport pour l'année 2007. Dans l'intervalle, quelques notions ont été précisées dans le cadre de l'harmonisation au sein de l'UE. Celle d'accident ferroviaire désigne des événements

- en rapport avec un **véhicule ferroviaire en mouvement**,
- au cours desquels au moins une personne a été tuée ou grièvement blessée, ayant causé des dégâts matériels importants ou des perturbations considérables de l'exploitation,
- qui n'ont pas été provoqués consciemment ou délibérément (ce qui exclut p. ex. actes de vandalisme, suicides, actes terroristes) et
- qui ne sont pas survenus dans les ateliers, dans les entrepôts ou dans les bâtiments d'exploitation.

Par dégâts matériels importants, on entend des dégâts causés aux véhicules, à l'infrastructure ou à l'environnement pour une somme de 150'000 euros au moins. Pour les rapports sur la sécurité de l'OFT, la somme prise en considération est CHF 250'000.

L'implication d'un véhicule ferroviaire en mouvement limite la notion d'accident. Dans le rapport pour l'année 2007, ce terme était encore utilisé de manière plus large: p. ex. les accidents liés au courant fort sur le domaine ferroviaire ou les chutes lors de l'embarquement ou de la descente de véhicules ferroviaires à l'arrêt étaient encore prises en compte. Etant donné que le présent rapport a pour objectif de permettre les comparaisons entre les années 2007 et 2008, les chiffres ont également été recalculés pour l'année 2007.

Blessés graves

	Tous les types d'accident	Collisions	Déraillements	Accidents sur PAN	Dom-mages corporels	Incendies de véhicules	Autres accidents
Total 2008	40	0	0	19	21	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,19	0,00	0,00	0,09	0,10	0,00	0,00
Total 2007	42	1	0	10	27	0	4
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,20</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,05</i>	<i>0,13</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>
dont:							
Voyageurs 2008	7	0	0	1	6	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00
Moyenne 2008 par milliard de Vkm 2005	0,43	0,00	0,00	0,06	0,37	0,00	0,00
Voyageurs 2007	8	0	0	0	8	0	0
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,04</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,04</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<i>Moyenne 2007 par milliard de Vkm 2005</i>	<i>0,50</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,50</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Personnel 2008	6	0	0	0	6	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00
Personnel 2007	8	0	0	0	4	0	4
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,04</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>	<i>0,00</i>	<i>0,02</i>
Utilisateurs de passages à niveau en 2008	18	0	0	18	0	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,09	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00
Utilisateurs de passages à niveau en 2007	10	0	0	10	0	0	0
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,05</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,05</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Personnes non autorisées 2008	9	0	0	0	9	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,04	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00
Personnes non autorisée 2007	15	0	0	0	15	0	0
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,07</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,07</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Autres personnes 2008	0	0	0	0	0	0	0
Moyenne 2008 par million de trains-km 2008	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autres personnes 2007	1	1	0	0	0	0	0
<i>Moyenne 2007 par million de trains-km 2007</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>

Grandeurs de référence

Millions de trains-kilomètres 2008 (sur une base de 70% déclarés, performance extrapolée)	210						
Millions de trains-kilomètres 2007	205						
Milliards de voyageurs-kilomètres (2005)	16,143897						

Indicateurs relatifs aux accidents de tramways, de trolleybus et d'autobus en 2007 et en 2008

Accidents

	Tous les types d'accident	Collisions avec véhicules routiers	Mise en danger par des véhicules routiers	Collisions avec des personnes	Mises en danger par des personnes	Accidents dans le véhicule en marche	Accidents lors de l'embarquement ou du débarquement	Autres accidents	Incendies des véhicules
Tramway 2008	58	11	4	23	4	2	12	2	0
Moyenne par million de voitures-km	2,10	0,40	0,14	0,83	0,14	0,07	0,43	0,07	0,00
Tramway 2007	47	7	8	14	0	7	10	1	0
Moyenne par million de voitures-km	1,70	0,25	0,29	0,51	0,00	0,25	0,36	0,04	0,00
Trolleybus 2008	13	2	2	1	1	2	5	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,48	0,07	0,07	0,04	0,04	0,07	0,19	0,00	0,00
Trolleybus 2007	24	6	4	2	2	2	8	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,89	0,22	0,15	0,07	0,07	0,07	0,30	0,00	0,00
Autobus 2008	76	20	13	6	1	12	21	1	2
Moyenne par million de voitures-km	0,33	0,09	0,06	0,03	0,00	0,05	0,09	0,00	0,01
Autobus 2007	41	12	3	4	2	13	6	0	1
Moyenne par million de voitures-km	0,18	0,05	0,01	0,02	0,01	0,06	0,03	0,00	0,00

Morts

	Tous les types d'accident	Collisions avec véhicules routiers	Mise en danger par des véhicules routiers	Collisions avec des personnes	Mises en danger par des personnes	Accidents dans le véhicule en marche	Accidents lors de l'embarquement ou du débarquement	Autres accidents	Incendies des véhicules
Tramways 2008	5	1	0	4	0	0	0	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,18	0,04	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont voyageurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tramways 2007	5	0	0	3	0	0	2	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,18	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00
dont voyageurs	2	0	0	0	0	0	2	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	1,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,37	0,00	0,00
Trolleybus 2008	3	1	0	1	0	0	1	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,11	0,04	0,00	0,04	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00
dont voyageurs	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	1,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,38	0,00	0,00
Trolleybus 2007	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,04	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont voyageurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autobus 2008	8	7	0	1	0	0	0	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont voyageurs	3	3	0	0	0	0	0	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	1,08	1,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autobus 2007	5	4	0	0	0	1	0	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
dont voyageurs	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00

Blessés graves

	Tous les types d'accident	Collisions avec véhicules routiers	Mise en danger par des véhicules routiers	Collisions avec des personnes	Mises en danger par des personnes	Accidents dans le véhicule en marche	Accidents lors de l'embarquement ou du débarquement	Autres accidents	Incendies des véhicules
Tramways 2008	50	8	4	17	4	2	10	5	0
Moyenne par million de voitures-km	1,81	0,29	0,14	0,61	0,14	0,07	0,36	0,18	0,00
dont voyageurs	23	1	4	0	4	2	10	2	0
Moyenne par milliard de Vkm	15,78	0,69	2,74	0,00	2,74	1,37	6,86	1,37	0,00
Tramways 2007	41	7	8	11	0	7	8	0	0
Moyenne par million de voitures-km	1,48	0,25	0,29	0,40	0,00	0,25	0,29	0,00	0,00
dont voyageurs	23	0	8	0	0	7	8	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	15,78	0,00	5,49	0,00	0,00	4,80	5,49	0,00	0,00
Trolleybus 2008	10	1	0	0	0	5	4	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,37	0,04	0,00	0,00	0,00	0,19	0,15	0,00	0,00
dont voyageurs	9	0	0	0	0	5	4	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	12,46	0,00	0,00	0,00	0,00	6,92	5,54	0,00	0,00
Trolleybus 2007	25	6	6	1	2	4	6	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,93	0,22	0,22	0,04	0,07	0,15	0,22	0,00	0,00
dont voyageurs	18	0	6	0	2	4	6	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	24,93	0,00	8,31	0,00	2,77	5,54	8,31	0,00	0,00
Autobus 2008	73	19	12	5	4	11	21	1	0
Moyenne par million de voitures-km	0,32	0,08	0,05	0,02	0,02	0,05	0,09	0,00	0,00
dont voyageurs	49	1	12	0	4	11	21	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	17,63	0,36	4,32	0,00	1,44	3,96	7,55	0,00	0,00
Autobus 2007	39	12	4	4	2	11	6	0	0
Moyenne par million de voitures-km	0,17	0,05	0,02	0,02	0,01	0,05	0,03	0,00	0,00
dont voyageurs	29	6	4	0	2	11	6	0	0
Moyenne par milliard de Vkm	10,43	2,16	1,44	0,00	0,72	3,96	2,16	0,00	0,00

Indicateurs relatifs aux accidents des installations de transport à câbles et de la navigation en 2007 et en 2008

Accidents des transports à câbles

	Morts	Blessés graves	Blessés légers
Funiculaire 2008	0	1	0
<i>Funiculaire 2007</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
Téléphérique à va-et-vient 2008	0	1	0
<i>Téléphérique à va-et-vient 2007</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Télécabine 2008	0	0	3
<i>Télécabine 2007</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Télesiège (pinces débrayables) 2008	0	3	6
<i>Télesiège (pinces débrayables) 2007</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>11</i>
Télesiège (pinces fixes) 2008	1	3	10
<i>Télesiège (pinces fixes) 2007</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Total 2008	1	8	19
Total 2007	0	7	14

Événements de la navigation

En 2008, neuf événements survenus dans la navigation ont été déclarés, dont six collisions avec des débarcadères. Une personne a été blessée grièvement et quatre légèrement. A Zurich, une nageuse se trouvant juste derrière un bateau « Limmatboot » a été entraînée sous le bateau lors du départ de celui-ci et a été blessée grièvement.

Annexe 3

Abréviations

A

al.: Alinéa

art.: Article

B

BMVIT: Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie (Autriche)

C

CE: Contrôles d'exploitation

Cersec: 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

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)

OCVM: 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)

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

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 exclus 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.
Indicateurs de sécurité communs	ISC: indices fixés pour tous les Etats de l'UE sur la base légale de la directive UE sur la sécurité des chemins de fer (directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires) afin de mesurer la sécurité du trafic ferroviaire.

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 ou inopinées.
Installations de transport à câbles	Terme générique incluant les types d'installations suivants: 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	Accident sur un passage à niveau impliquant au moins un véhicule ferroviaire et <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	Dans les autres accidents, on compte tout accident qui n'est pas attribuable à une des catégories précitées. Il s'agit entre autres des événements suivants: <ul style="list-style-type: none"> - collisions ou déraillements d'unités de manœuvre et/ou de véhicules d'entretien - libération de marchandises dangereuses durant le transport - objets tombés ou lancés du train tels que cargaison, glace, etc.
Type d'accident Collisions	Le terme «collision» comprend les collisions de trains et les collisions avec des obstacles situés dans le profil d'espace libre suivantes: <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 temporairement sur ou à proximité de la voie tels que des rochers, des résidus d'un glissement de terrain, des arbres, des éléments tombés de véhicules ferroviaires, des cargaisons déplacées ou perdues, des véhicules, des machines ou des appareils destinés à l'entretien de la voie. <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 Déraillements	Les déraillements comprennent les cas dans lesquels au moins une roue a quitté le rail. Les déraillements qui surviennent lors des mouvements de manœuvre ou les déraillements des véhicules d'entretien sont classés dans les autres accidents.
Type d'accident Dommages corporels	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.
Type d'accident Incendies de véhicules	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.
Type d'accident Mise en danger (p. ex. par des personnes ou des véhicules routiers)	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 ou tuées.
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.