



Directive

Admission des véhicules ferroviaires historiques

1^{er} septembre 2010

Véhicules destinés à la circulation sur

- les lignes à voie normale
- les lignes à voie métrique
- les lignes à voie spéciale
- les lignes à crémaillère
- les lignes de tramway



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

Table des matières

1.	Compétence de l'OFT	3
2.	But de la directive	3
3.	Définition du terme « véhicule historique »	3
4.	Prescriptions applicables	4
5.	Autorisation d'exploiter	4
5.1	Principes	4
5.2	Adresse	6
5.3	Informations requises	6
5.4	Emoluments	7
6.	Principes de construction	7
7.	Interaction infrastructure – véhicule	8
8.	Dispositif d'arrêt automatique des trains	9
8.1	Equipement minimal des véhicules historiques	9
8.2	Courses dans dispositif d'arrêt automatique	9
9.	Pilotage de sécurité	10
10.	Portes, conditions d'embarquement	10
11.	Maintenance	11
12.	Exploitation ferroviaire	11
13.	Droits et obligations	12
13.1	Déclarations	12
13.2	Modifications ultérieures	12
13.3	Confidentialité	12
14.	Révocation de l'autorisation d'exploiter	13
15.	Entrée en vigueur	13



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

1. Compétence de l'OFT

Vu l'art. 18w de la loi sur les chemins de fer (LCdF¹) et vu l'art. 8 de l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF²), l'Office fédéral des transports (OFT) est compétent pour octroyer les autorisations d'exploiter des véhicules. Cette tâche inclut les véhicules historiques.

2. But de la directive

La présente directive précise les prescriptions applicables concernant l'admission des véhicules historiques. Les principes fondamentaux sont que les courses avec des véhicules historiques doivent pouvoir être effectuées en toute sécurité et que les examens requis pour l'admission se fassent selon des critères uniformes et non discriminatoires.

La présente directive sert à concrétiser les lois, ordonnances et dispositions d'exécution applicables.

Elle n'a caractère ni de loi ni d'ordonnance, mais elle est plus contraignante qu'une recommandation. Des dérogations sont admissibles si la sécurité de l'exploitation, objectif également visé par la loi et l'ordonnance, est attestée d'une autre manière.

3. Définition du terme « véhicule historique »

Par « véhicule historique », l'OFT entend le matériel roulant ancien utilisé principalement dans le but de conserver les anciennes technologies dans l'intérêt du grand public. Le terme de « véhicule historique » comprend principalement du matériel roulant qui a été retiré du service régulier. Il peut s'agir de véhicules originaux ou transformés qui reflètent typiquement les conditions d'exploitation d'il y a 30 ans ou plus.

L'OFT considère les répliques, c.-à-d. des véhicules reproduits intégralement ou en partie selon d'anciens plans, comme de nouveaux véhicules.

¹ LCdF; RS 742.101

² OCF; RS 742.141.1



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

4. Prescriptions applicables

Pour la circulation de véhicules historiques en Suisse, les prescriptions de l'OCF et de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (OIEC³) sont applicables. L'exploitation des véhicules est régie par les prescriptions de circulation (PCT⁴).

En général, les anciens principes de construction et leur exécution ne satisfont pas aux prescriptions actuelles applicables en matière de construction des véhicules. L'exploitant doit pouvoir définir l'utilisation des véhicules historiques de manière que la sécurité de l'exploitation soit garantie malgré la technique ancienne et en prenant des mesures adéquates.

L'OFT peut admettre des dérogations⁵ dans des cas isolés si le requérant fournit la preuve que le même degré de sécurité est garanti ou qu'il n'y a pas de risque inacceptable et que toutes les mesures propres à diminuer les risques ont été prises dans une mesure proportionnelle.

Les prescriptions sont disponibles sous forme électronique sur la plate-forme Internet « Recueil systématique du droit fédéral » et sur le site web de l'OFT (Documentation – Prescriptions).

5. Autorisation d'exploiter

5.1 Principes

En Suisse, les véhicules historiques sont soumis au régime de l'autorisation d'exploiter⁶ octroyée par l'OFT. Cette autorisation est requise aussi bien pour les courses de brouettage (remorquées ou actives) que pour les courses de passagers (payants et non payants).

Les véhicules qui ont été mis en exploitation en Suisse avant le 1^{er} janvier 1999 sont considérés comme homologués⁷.

L'OFT surveille par sondages la construction, l'exploitation et la maintenance de véhicules⁸. Le cas échéant, il ordonne la remise en état conforme aux prescriptions.

³ OIEC; RS 734.42

⁴ R 300.1 - .15 PCT

⁵ Art. 5, al. 2, OCF

⁶ Art. 8 OCF

⁷ Art. 83, al. 4, OCF

⁸ Art. 9 OCF



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

Les autorisations d'exploiter octroyées se rapportent au véhicule et restent valable en principe en cas de changement de propriétaire. Une personne qui acquiert un véhicule peut donc reprendre l'autorisation d'exploiter du propriétaire précédent. Lors de l'achat d'un véhicule, le nouveau propriétaire peut demander à l'OFT une copie de l'autorisation d'exploiter.

Si une personne acquiert un véhicule historique homologué et mis en circulation, et si elle a l'intention d'en poursuivre l'utilisation sans le soumettre à des transformations techniques, elle peut demander à l'OFT une autorisation d'exploiter établie au nom de son entreprise en se référant à l'homologation préexistante. Le propriétaire doit attester que le véhicule est en état d'être exploité.

Les véhicules (véhicules avec autorisation d'exploiter préexistante) doivent être adaptés en fonction des prescriptions en vigueur dans la mesure où la sécurité l'exige⁹. L'entreprise de transport ferroviaire est responsable de la sécurité de l'exploitation des véhicules en service.

La procédure d'examen en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un véhicule historique correspond en principe à la procédure menée pour les nouveaux véhicules. Le requérant, par ex. l'entreprise de transport ferroviaire, est tenu de produire le dossier intégral de sécurité et de le présenter à l'OFT.

Dans des cas isolés, l'OFT peut admettre des dérogations aux prescriptions en vigueur si le requérant fournit la preuve que le même degré de sécurité est garanti ou qu'il n'y a pas de risque inacceptable et que toutes les mesures propres à diminuer les risques ont été prises dans une mesure proportionnelle¹⁰. Cela étant, on peut tenir compte du fait que les véhicules historiques ne fournissent plus de prestations kilométriques importantes et qu'ils ne sont utilisés qu'occasionnellement.

Dans le cadre de l'inspection d'admission, l'OFT décide de cas en cas s'il y a lieu de soumettre le véhicule à un examen de sécurité technique et d'exploitation.

En règle générale, l'OFT octroie une autorisation d'exploiter de durée indéterminée, mais il peut limiter la durée de validité dans des cas particuliers.

Dans l'autorisation d'exploiter, l'OFT définit les types de lignes sur lesquelles le véhicule peut circuler ; il peut fixer des restrictions et des conditions moyennant des charges et des réserves.

S'agissant des véhicules historiques de provenance étrangère et homologués dans un pays européen, il faut demander à l'OFT une autorisation d'exploiter pour effectuer des courses en Suisse. Les dossiers de sécurité préexistants qui attestent les caractéristiques de Cross Acceptance du véhicule peuvent servir à son admission en Suisse.

⁹ Art. 83, al. 1, OCF

¹⁰ Art. 5, al. 2, OCF



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

5.2 Adresse

Les demandes d'autorisation d'exploiter doivent être envoyées à l'adresse suivante :

Office fédéral des transports
Section Admissions et règles
Case postale
CH-3003 Berne

De plus amples informations concernant les questions liées à l'homologation de véhicules se trouvent sur le site Internet de l'OFT :

www.bav.admin.ch

5.3 Informations requises

La demande écrite d'autorisation d'exploiter doit être signée par le requérant ou un représentant légal et contenir au moins les indications suivantes :

- 1) Titre: demande d'autorisation d'exploiter un véhicule historique
- 2) Nom et adresse du requérant avec indication d'un interlocuteur
- 3) Adresse de facturation
- 4) Identification technique du véhicule à admettre, y compris le n° du véhicule
- 5) Description et données techniques
- 6) Dessin du véhicule (aspect extérieur) et dimensions
- 7) Indications sur l'état technique du véhicule
- 8) Indications sur l'utilisation prévue du véhicule
- 9) Attestations de sécurité requises
- 10) Marche à suivre prévue avec un calendrier des étapes intermédiaires

Le dossier de la demande doit être envoyé à l'OFT en un exemplaire sous forme papier. Il peut être envoyé par voie électronique s'il n'est pas trop volumineux.

En cas de projets complexes, il est recommandé de prendre contact par téléphone avant de présenter la demande ; le cas échéant, un entretien préliminaire peut avoir lieu pour définir la marche à suivre.



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

Renseignements par téléphone : +41 31 323 04 57

E-Mail: homologation@bav.admin.ch (objet: autorisation d'exploiter un véhicule historique)

5.4 Emoluments

L'OFT perçoit des émoluments pour l'établissement d'une autorisation d'exploiter. En application de l'ordonnance sur les émoluments¹¹, le montant échu est calculé sur la base du temps consacré au dossier par les collaborateurs de l'OFT.

6. Principes de construction

Les véhicules historiques ont été construits selon des méthodes anciennes et présentent des caractéristiques particulières. En général, celles-ci ne satisfont pas à toutes les exigences applicables et ne correspondent pas à l'état de la technique. Par ailleurs, pour ces véhicules, il n'existe pas de dossiers de sécurité conformes aux prescriptions en vigueur. En revanche, on dispose d'une vaste expérience de l'exploitation des véhicules historiques, acquise au cours des périodes d'utilisation.

Avant d'utiliser les véhicules historiques, les entreprises de transport ferroviaire doivent se familiariser avec les différences par rapport à la technique actuelle ainsi qu'avec l'interaction entre les véhicules et l'infrastructure. L'expérience d'exploitation acquise au cours des périodes d'utilisation en service régulier peut servir à l'évaluation de la sécurité.

Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent des véhicules historiques doivent tenir compte dans une mesure appropriée des différences connues par rapport à l'état de la technique, et ce, dans le domaine de l'exploitation, de la surveillance et de la maintenance. Une méthode judicieuse permettant de maîtriser cette problématique consiste à établir une analyse de risques.

Avant la mise en exploitation des véhicules, les éléments sous pression des équipements à air comprimé, hydrauliques et à vapeur doivent être soumis aux essais conformes aux prescriptions en vigueur¹². L'entreprise de transport ferroviaire s'assure que les services compétents effectuent les examens requis et en établissant les comptes rendus dans les délais. Il convient de surveiller l'étanchéité des équipements sous pression ; les entreprises ferroviaires règlent les compétences ad

¹¹ OseOFT; RS 742.102

¹² Ordonnance du 15 juin 2007 relative à l'utilisation des équipements sous pression



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

hoc. Lors de l'assistance technique de ces équipements, il faut porter une attention particulière aux aspects du vieillissement, de la fatigue, de la corrosion et de la charge alternée.

7. Interaction infrastructure – véhicule

Les véhicules historiques doivent être compatibles avec l'infrastructure sur laquelle ils vont circuler. Il incombe au requérant de le prouver en consultant les gestionnaires d'infrastructure concernés. Ces derniers édictent des recommandations techniques et d'exploitation¹³ quant à l'utilisation de leur infrastructure. Ces recommandations servent de base à l'attestation de la compatibilité.

Il y a notamment lieu de tenir compte des points suivants:

- Attestation de l'exploitation sans perturbation ni interférences
- Compatibilité véhicule – classe de tronçon
- Compatibilité gabarit limite – profil d'espace libre
- Compatibilité des profils des roues et des rails
- Compatibilité avec les éléments du tracé (courbes, dévers, géométrie de la voie)
- Au cas par cas : compatibilité roue dentée – crémaillère
- Au cas par cas : compatibilité pantographe – caténaire
- Compatibilité installations de sécurité, notamment véhicule – système d'annonce de voie libre
- Commande appropriée
- Possibilités de communication
- Au cas par cas : conditions d'accès des voyageurs
- Au cas par cas : sécurité dans les tunnels
- Equipement et marquage

¹³ Art. 12a OCF



8. Dispositif d'arrêt automatique

Le dispositif d'arrêt automatique est défini selon les normes d'équipement applicables aux différentes lignes, c.-à-d. que les véhicules doivent être équipés d'un dispositif d'arrêt automatique répondant aux exigences de l'infrastructure sur laquelle ils circulent.

8.1 Equipement minimal des véhicules historiques

Pour circuler sur le réseau ferroviaire suisse à voie normale (sauf sur les tronçons ETCS Level 2), les véhicules historiques doivent être équipés au moins des systèmes SIGNUM + ETM-S conformément à la décision de l'OFT¹⁴, c.-à-d. qu'ils doivent pouvoir traiter les informations « arrêt » et « avertissement » émises par les aimants de voie SIGNUM et les eurobalises (EuroSIGNUM). Pour circuler sur les tronçons ETCS Level 2, les véhicules doivent être équipés d'un système ETCS conformément aux spécifications SRS 2.3.0d ou plus.

Lors de sa mise en action, le dispositif d'arrêt automatique des trains doit pouvoir déclencher un freinage d'urgence et interrompre la traction par la purge de la conduite générale. On peut renoncer à l'interruption de la traction pour les locomotives à vapeur commandées par deux personnes. Le personnel doit être informé de la surveillance supplémentaire requise.

Pour les véhicules qui disposent déjà d'une autorisation d'exploitation mais qui ne sont pas encore équipés d'un dispositif d'arrêt automatique admis en Suisse, l'OFT a fixé un délai transitoire jusqu'au 31 juillet 2011 permettant d'adapter les véhicules en question.

Quant aux chemins de fer à voie étroite et aux tramways, l'entreprise ferroviaire est tenue de prendre contact avec les responsables de l'infrastructure et de déterminer les équipements minimaux requis pour pouvoir circuler.

8.2 Courses sans dispositif d'arrêt automatique

Les requérants qui demandent à l'OFT une autorisation d'exploiter temporairement pour effectuer des courses isolées avec des véhicules sans dispositif d'arrêt automatique doivent lui présenter, en même temps que la demande, une évaluation des risques harmonisée avec les gestionnaires d'infrastructure concernant la circulation sur les tronçons concernés.

¹⁴ Courrier de l'OFT du 14 septembre 2007



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

L'évaluation des risques doit répondre au moins aux questions suivantes:

- Sur quels tronçons est-il prévu de circuler ?
- A quels dangers faut-il s'attendre (approche réaliste) ?
- Quelles sont les causes qui peuvent entraîner une mise en danger ?
- Quel est le risque qui en découle ?
- Par quelles mesures l'absence de dispositif d'arrêt automatique peut-elle être compensée ?

9. Pilotage de sécurité

Les véhicules historiques doivent être équipés d'un pilotage de sécurité¹⁵ permettant d'arrêter le train sur n'importe quelle section en cas d'incapacité du conducteur d'assurer le service. Le pilotage de sécurité avec dispositif de vigilance doit surveiller l'aptitude au service du conducteur par des activités précises qui doivent être effectuées à intervalles réguliers¹⁶. La remise à zéro¹⁷ doit se faire moyennant deux commandes.

On peut renoncer au pilotage de sécurité pour les véhicules conduits par deux personnes pour des raisons techniques ; le personnel doit être informé et instruit de la surveillance supplémentaire que cela implique.

10. Portes, conditions d'embarquement

Les véhicules historiques aux plates-formes d'accès ouvertes, aux portes non surveillées ou aux conditions d'embarquement non adaptées à l'infrastructure peuvent être utilisés pour des courses isolées à condition que l'entreprise de transport ferroviaire garantisse la sécurité des voyageurs par des moyens auxiliaires adéquats et des mesures de sécurité (par ex. personnel d'accompagnement).

Il est interdit d'effectuer des courses non accompagnées avec ces véhicules.

Les tâches du personnel doivent figurer dans les prescriptions d'exploitation des véhicules historiques.

¹⁵ Art. 55 OCF

¹⁶ DE-OCF ad art. 55, al. 1, DE 55.1, feuille n° 1, chiffre 2

¹⁷ DE-OCF ad art. 55, al. 1, DE 55.1, feuille n° 2, chiffre 3



11. Maintenance

Les entreprises de transport ferroviaire sont responsables de la maintenance des véhicules historiques qu'elles utilisent¹⁸. Elles garantissent que les travaux requis sont planifiés et exécutés exclusivement sous la régie de spécialistes compétents et expérimentés¹⁹.

Lors de la planification des travaux de maintenance, il y a lieu de tenir compte des documents originaux et des données enregistrées relatives au véhicule. L'entretien courant doit être planifié en fonction de l'âge, de la charge, des observations du personnel de l'entreprise et de l'état général des éléments déterminants pour la sécurité. Les intervalles des inspections doivent être définis selon les conclusions qui en découlent.

12. Exploitation ferroviaire

Les véhicules historiques doivent être utilisés de sorte que la sécurité de l'exploitation soit garantie.

L'entreprise de transport ferroviaire consulte les prescriptions d'exploitation originales en vue de l'utilisation de véhicules historiques.

Les entreprises de transport ferroviaires dressent des prescriptions d'exploitation adéquates. Celles-ci doivent être présentées à l'OFT²⁰. Les prescriptions d'exploitation qui s'écartent des prescriptions de circulation doivent être présentées pour approbation à l'OFT au moins trois mois avant la date prévue de la mise en service²¹. La marche à suivre détaillée est régie par les prescriptions concernant la promulgation des règles de circulation des trains et des prescriptions d'exploitation (PPRP²²).

Les prescriptions d'exploitation édictées par les gestionnaires d'infrastructure sont contraignantes pour les utilisateurs du réseau. Elles contiennent des réglementations spéciales concernant les tronçons utilisés et applicables lors de l'utilisation de véhicules historiques.

¹⁸ Art. 10 OCF

¹⁹ Art. 2, al. 2, et art. 14 OCF

²⁰ Art. 12, al. 1, OCF

²¹ Art. 12, al. 5, OCF

²² RS 742.170



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

Il y a lieu de tenir compte notamment des points suivants :

- Formation de trains
- Vitesse et marche
- Freinage
- Accompagnement des trains
- Exigences spéciales (par ex. risque d'incendie en cas de traction à vapeur ou restriction de l'utilisation des voies)

13. Droits et obligations

13.1 Déclarations

Les conclusions déterminantes pour la sécurité et/ou les événements en rapport avec l'exploitation autorisée d'un véhicule historique doivent être déclarés sans délai à l'OFT.

Il y a lieu de présenter spontanément et chaque année à l'OFT le registre actualisé du matériel roulant contenant les mutations ainsi que les informations relatives à l'exploitation et à la maintenance.

13.2 Modifications ultérieures

L'autorisation d'exploiter un véhicule historique est basée sur l'état technique de ce dernier au moment de la demande. Si un véhicule historique fait l'objet de transformations ultérieures sur le plan des fonctions ou des éléments déterminants pour la sécurité, ou s'il est affecté à une autre utilisation (extension de l'exploitation), il y a lieu de demander l'approbation de l'OFT avant la nouvelle mise en service. L'exploitant présente la demande et les documents requis sur sa propre initiative.

L'OFT examine uniquement les domaines concernés par les modifications.

13.3 Confidentialité

Conformément à la loi sur le personnel de la Confédération, les collaborateurs de l'OFT sont soumis au secret professionnel, au secret d'affaires et au secret de fonction par rapport aux informations et



Référence du dossier : 522/2012-09-21/157

documents présentés par le requérant dans le cadre des procédures d'autorisation d'exploiter²³.
L'OFT ne transmet pas les documents et leur contenu à des tiers sans l'accord du requérant.

14. Révocation de l'autorisation d'exploiter

L'OFT peut révoquer une autorisation d'exploiter lorsque :

- il s'avère que la sécurité technique et d'exploitation n'est plus garantie ;
- les conditions d'utilisation ne correspondent plus à celles fixées dans l'autorisation d'exploiter.

15. Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} septembre 2010.

Berne, le 17 août 2010

OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
Division Infrastructure

Division Sécurité

Toni Eder, Sous-directeur

Pieter Zeilstra, Sous-directeur

²³ LPErs; RS 172.220.1