



# Accord spécifique OFT – ESTI

## EV-2022-01 : Compétences pour les ouvrages et installations de bus

- avec moteur à combustion ou hybride
- avec moteur électrique et batterie de stockage (bus à batterie)
- avec moteur électrique, utilisé comme trolleybus

## Bases de décision et décision

Décision :

Rencontre annuelle OFT – ESTI du 13 juillet 2022

### Éditions (remaniements) :

Version	Date	Auteur	Information sur les modifications	Statut <sup>1</sup>
Sans indication	30.07.2018	vos	Création du documents	remplacé
	17.07.2019	rou	Adaptation du document	remplacé
	18.07.2019	wih	Adaptation du document	remplacé
	23.07.2020	wih	Adaptation du document	remplacé
V 2.0	04.07.2022	mus	Transformation du document précédent en accord, restructuration du document	en vigueur

<sup>1</sup> Statut du document : en cours / en révision / en vigueur (avec visa) / remplacé

## 1. Contexte

Les technologies d'aujourd'hui débouchent sur l'utilisation, à usage commercial, de combinaisons et de modèles de systèmes d'entraînement les plus divers. Par conséquent, l'OFT est de plus en plus souvent confronté à des situations qui ne peuvent pas être clairement attribuées selon les directives en vigueur.

Il est donc nécessaire de clarifier les tâches, les responsabilités et les compétences des institutions impliquées.

Le présent accord se limite à la gestion de l'infrastructure pour les bus à moteur thermique ou hybride, pour les bus purement électriques (appelés parfois aussi bus à batterie) et pour les trolleybus.

Les sujets tels que les concessions, le financement, la signalisation et l'immatriculation des véhicules ne sont pas abordés.



# OFT – ESTI : Compétences pour les constructions et installations de bus

## 1.1 Catégories de systèmes d'entraînement

Les systèmes d'entraînement sont aujourd'hui utilisés dans les configurations les plus diverses. Pour simplifier, ils peuvent être répartis en 4 types/catégories. La réglementation du chap. 3 se réfère à cette répartition :

### A) Bus avec moteur à combustion (*base légale existante*)

- Bus avec moteur à combustion, sans composant de propulsion électrique,
- Approvisionnement en énergie décentralisé (station-service),
- Non guidé par une voie.

### B) Bus à propulsion hybride (*aucune disposition légale n'existe*)

- Bus avec moteurs à combustion et électrique,
- Approvisionnement en énergie décentralisé (« station-service » pour le diesel / l'électricité),
- Non guidé par une voie.

### C) Bus à propulsion purement électrique (*aucune disposition légale n'existe*)

- Bus avec moteur électrique / accumulateur (de batterie),
- Approvisionnement en énergie centralisé ou décentralisé (principe de la station-service),
- Non guidé par une voie.

### D) Trolleybus (*base légale existante*)

- Bus à moteur électrique,
- Alimentation en énergie via la ligne de contact,
- Guidé par une voie.

## 2. But du document

Pour les constructions fixes et les installations électriques (infrastructure) des bus équipés des différents systèmes d'entraînement susmentionnés, les responsabilités et les compétences d'octroyer des autorisations (instance / autorité d'approbation) ainsi que de procéder aux essais et aux contrôles (organe de contrôle, autorité de contrôle) sont clairement réparties.

## 3. Réglementation

### 3.1 Constructions et installations électriques pour les bus avec moteur à combustion et les trolleybus

Les compétences en matière de constructions fixes et d'installations électriques pour les bus traditionnels avec moteur à combustion ainsi que pour les trolleybus sont aujourd'hui clairement définies.

Alors que les constructions et installations pour les bus traditionnels doivent être approuvées selon le droit cantonal et que les services cantonaux agissent également en tant qu'autorité de contrôle, l'OFT est compétent pour l'approbation des constructions fixes et des installations électriques pour la construction et l'exploitation des lignes de trolleybus (installations de trolleybus) (*art. 11, al. 1, de la loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus, LTro*)<sup>1</sup>.

L'OFT intervient également en tant qu'autorité de contrôle et de surveillance pour les installations de trolleybus.

### 3.2 Constructions et installations électriques pour bus à propulsion hybride ou purement électrique

Pour les deux types de *bus (hybrides et purement électriques)*, il est nécessaire de clarifier les responsabilités et les compétences en matière d'approbation et de contrôle. Les bases juridiques sont

---

<sup>1</sup> RS 744.21



## OFT – ESTI : Compétences pour les constructions et installations de bus

muettes à ce sujet. L'OFT et l'ESTI ont réglé les compétences en matière de procédure au chapitre suivant.

### 3.2.1 Attribution de la compétence en matière de procédure

Les bus à propulsion hybride ou purement électrique sont régis par le même principe fondamental que les bus traditionnels avec moteur à combustion : l'énergie (diesel, gaz, électricité) est absorbée et stockée temporairement dans le véhicule. Lors du trajet, l'énergie stockée est transformée en énergie cinétique par des moteurs. De ce point de vue, une application des responsabilités et des compétences analogues à celle des bus traditionnels se justifie, mais en tenant compte de la législation correspondant au vecteur d'énergie.

L'attribution de la **compétence en matière de procédure** pour les **installations électriques** fixes est déterminée comme suit :

	<b>Trolleybus</b>	<b>Bus électrique</b>	
	<i>(LTro et ordonnance du 6 juillet 1951 sur les trolleybus)</i>	<i>Basse tension<sup>A</sup> (Loi du 24 juin 1902 sur les installations électriques [LIE], ordonnance du 7 novembre 2001 sur les installations à basse tension [OIBT])</i>	<i>Haute tension<sup>B</sup> (LIE, ordonnance du 30 mars 1994 sur le courant fort, ordonnance du 30 mars 1994 sur les lignes électriques [OLEI], ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans d'installations électriques [OPIE])</i>
<b>Autorité d'approbation<sup>2</sup></b> (PAP, AE, TZ)	OFT	Opérateur de réseau	ESTI
<b>Autorité de surveillance<sup>3</sup></b> (surveillance en cours d'exploitation)	OFT	Opérateur de réseau	ESTI
<b>Organe de contrôle<sup>4</sup></b> (état de l'installation)	Exploitant	Organe de contrôle indépendant	Exploitant

<sup>A</sup> ≤ 1000 VAC ; ≤ 1500 VDC <sup>B</sup> > 1000 VAC ; > 1500 VDC

<sup>2</sup> Autorité d'approbation au sens de l'art. 16, al. 2, LIE

<sup>3</sup> Autorité de surveillance au sens de l'art. 21 LIE

<sup>4</sup> Organe de contrôle au sens de l'art. 20 LIE



## OFT – ESTI : Compétences pour les constructions et installations de bus

L'attribution de la **compétence en matière de procédure** pour les **constructions fixes** reste inchangée et est réglée comme suit :

	<b>Trolleybus</b>	<b>Bus électrique</b>
	<i>(LTro, ordonnance sur les trolleybus)</i>	<i>(LIE, ordonnance sur le courant fort, OLEI, OPIE; droit cantonal)</i>
<b>Autorité d'approbation</b> <sup>5</sup> (PAP, AE, TZ)  <b>Autorité de contrôle</b> <sup>6</sup> (état de l'installation et surveillance en cours d'exploitation)	OFT	Droit cantonal / ESTI

### 4. Entrée en vigueur et publication

Le présent accord spécifique entre en vigueur à compter de la date de décision.

Il est publié en allemand et en français. La version originale allemande fait foi.

**Office fédéral des transports OFT**

Division Infrastructure

Franziska Sarott

Cheffe de la section Autorisations I

Pierre-André Pianzola

Chef de la section Autorisations II

**Inspection fédérale des installations à courant fort ESTI**

Projets

Walter Hallauer

Chef des projets

#### Adressé à :

Listes de distribution internes OFT et ESTI

#### Annexes :

Aucune

<sup>5</sup> Autorité d'approbation au sens de l'art. 16, al. 2, LIE

<sup>6</sup> Autorité de contrôle au sens de l'art. 21 LIE