



CH-3003 Berne_OFT

A l'attention des entreprises
de la liste de distribution

Référence du dossier : 441.01/2013-03-27/59
Votre référence :
Notre référence : hem
Traité par : Marcel Hepp
Berne, le 1^{er} juillet 2013

Standard national pour le contrôle de la marche des trains

Mesdames, Messieurs,

L'Office fédéral des transports (OFT), l'Union des transports publics (UTP) et l'industrie ont élaboré ensemble le standard destiné au contrôle de la marche des trains des chemins de fer à voie métrique et à voie spéciale¹.

Le but de ce travail était d'empêcher l'émergence de solutions incompatibles entre elles, de prévenir toute dépendance d'un seul fournisseur et de garantir la disponibilité à long terme des composants.

A titre de résultat de ces travaux et conformément à l'art. 38, al. 4 de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF)², l'Office fédéral des transports (OFT) fixe par la présente les prescriptions suivantes comme standard de contrôle de la marche des trains pour les infrastructures ferroviaires qui n'ont pas encore migré ou qui ne migreront pas vers l'ETCS. Le standard est valable à partir du 15 août 2013.

De plus, l'OFT concrétise par la présente la portée de ce nouveau standard et la nécessité d'un équipement d'un système de contrôle de la marche des trains.

Les entreprises ferroviaires doivent appliquer immédiatement ces prescriptions si elles prévoient de remplacer leur système de contrôle de la marche des trains ou d'introduire un tel système.

¹ Le standard est valable pour tous les chemins de fer qui ne migrent pas vers l'ETCS.

² RS 742.141.1



Référence du dossier: 441.01/2013-03-27/59

Le standard est défini par les documents suivants :

- a) Exigences relatives au système de contrôle de la marche des trains (système global)
- b) Exigences relatives à l'équipement de l'infrastructure
- c) Exigences relatives aux équipements des véhicules
- d) Spécification relative à l'interface dans l'entrefer
- e) Règles de planification des équipements au sol

Quiconque souhaite projeter ou construire des équipements d'infrastructure en Suisse peut acquérir au moyen d'une licence la spécification relative à l'interface dans l'entrefer ainsi que les règles de planification des équipements au sol.

Quiconque souhaite développer, produire et commercialiser en Suisse les équipements de véhicules peut acquérir au moyen de la même licence la spécification relative à l'interface dans l'entrefer et les règles de planification des équipements au sol.

Ce standard ne modifie pas les prescriptions relatives à la sécurité ; la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)³ et l'ordonnance sur les chemins de fer ne seront pas adaptées.

La fixation d'un standard national vise en particulier à empêcher l'émergence de solutions incompatibles entre elles, à permettre l'interchangeabilité du matériel roulant, à éviter toute dépendance à l'égard d'un fournisseur unique et à garantir une disponibilité à long terme des composants. Le standard se réfère à un système existant (ZSI 127 de Siemens) et il garantit qu'à l'avenir, seules des solutions compatibles avec ce système seront mises en œuvre. A cet effet, moyennant un émolument administratif, Siemens mettra la spécification de l'interface et les règles de planification de projet pour l'infrastructure à la disposition des entreprises ferroviaires en Suisse ou des entreprises qui réalisent des projets ferroviaires en Suisse pour compte d'une entreprise ferroviaire.

Les chemins de fer qui acquièrent un système de contrôle de la marche des trains correspondant au standard ne doivent attester de la compatibilité de l'équipement de leurs véhicules avec les infrastructures voisines d'autres entreprises ferroviaires que s'ils veulent effectuer des transports sur plusieurs infrastructures.

Conformément à l'art. 8, al. 2 de la convention sur les prestations pour les années 2013 à 2016, les gestionnaires d'infrastructure doivent disposer d'une estimation à jour des risques. Sur cette base, il faudra élaborer, si nécessaire, un plan de mise en œuvre ciblée afin d'introduire un système de contrôle de la marche des trains.

Portée du nouveau standard pour les chemins de fer

a) Pour l'infrastructure:

La fixation de ce standard n'implique pas que les chemins de fer qui, jusqu'à maintenant, n'utilisaient aucun dispositif de contrôle de la marche des trains, doivent désormais utiliser un système de cette nature, ni que ceux qui disposent d'un dispositif suffisant de contrôle de la marche des trains doivent remplacer leur système actuel.

Elle implique seulement que les chemins de fer qui ont besoin d'un nouveau système de contrôle de la marche des trains doivent se doter d'un système qui soit en conformité avec le standard.

³ RS 742.101



Référence du dossier: 441.01/2013-03-27/59

Par conséquent, les systèmes existants peuvent continuer à être exploités voire développés en cas de besoin pour autant qu'ils garantissent la sécurité d'exploitation.

b) Pour les véhicules:

Le choix des véhicules à mettre en conformité avec le standard est fonction des exigences requises par l'infrastructure qu'ils utilisent.

c) Rapport du standard avec l'art. 5 OCF:

La fixation du standard sert aussi à économiser des coûts aux pouvoirs publics. Les chemins de fer doivent acquérir un système de contrôle de la marche des trains dont la disponibilité à long terme est assurée. C'est pourquoi l'OFT n'autorisera l'introduction d'un système de contrôle de la marche des trains qui déroge au standard que si le requérant peut prouver que ce système est moins cher à long terme et qu'il restera disponible aussi longtemps qu'un système conforme au standard.

Nécessité d'avoir un système de contrôle de la marche des trains

La question de la nécessité, pour un chemin de fer, de se doter d'un système de contrôle de la marche des trains est indépendante de l'introduction du standard au plan national. La réponse à cette question découle de l'art. 39 OCF ainsi que des dispositions d'exécution relatives à l'art. 39 OCF. Des dérogations sont autorisées aux conditions prévues à l'art. 5 OCF et à la DE-OCF ad 39.3.c, ch. 2.2 (concept).

La mise en œuvre des exigences conformément à la DE-OCF ad 39.3.c, ch. 2 présuppose que les chemins de fer aient une vue d'ensemble de leurs risques (probabilité d'occurrence et étendue des dommages). En cas de dérogations à la DE-OCF ad 39.3.c, ch. 2.1, la DE-OCF ad 39.3.c, ch. 2.2 stipule que les gestionnaires d'infrastructure doivent systématiquement analyser et évaluer les risques sur tous les tronçons. Les gestionnaires d'infrastructure devront faire connaître **au plus tard le 15 décembre 2014** à l'OFT, division Infrastructure, 3003 Berne, les **évaluations de risques** et le **concept d'utilisation** qui en résultent (où la surveillance ponctuelle est-elle suffisante et où faut-il une surveillance continue?).

Si un chemin de fer constate l'existence d'un niveau inacceptable de risques ne pouvant être éliminés que par un système de contrôle de la marche des trains, il doit alors déposer une demande d'approbation des plans en vue de l'introduction d'un tel système de contrôle et prendre immédiatement les mesures qui s'imposent jusqu'à son introduction effective. Cette obligation est indépendante de la fixation du standard national régissant les chemins de fer à voie spéciale et à voie métrique.

Aides de l'UTP

L'UTP met à la disposition des chemins de fer des auxiliaires de vérification des systèmes de contrôle de la marche des trains actuels et de mise en place de nouveaux systèmes. La 9^e édition du compendium Installations de sécurité R RTE 25000 de l'UTP contient ainsi une nouvelle partie RTE 25036 qui régit les bases du contrôle de la marche des trains pour les chemins de fer à voie spéciale et à voie métrique. Concernant les chemins à voie métrique, des prescriptions pour les concepts d'utilisation et les analyses de risques peuvent par ailleurs être téléchargées sur l'extranet de l'UTP.



Référence du dossier: 441.01/2013-03-27/59

Décision sujette à recours

Les entreprises ferroviaires en désaccord avec les prescriptions édictées par la présente lettre ont la possibilité de déposer un recours auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne, dans un délai de trente jours suivant la réception de ladite lettre.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler, Directeur

Toni Eder, Sous-directeur
Division Infrastructure

Annexes :

- liste de distribution

En interne par pointeur à :

- Fù, koe, hem, MEP, gim, ZEP, hue, rut, str, EDT, lju, bhr/aa