



Directive

Courses sans contrôle suffisant de la marche des trains (Cscs)

Courses sur réseau à voie normale ou à voie métrique ou sur lignes à voie spéciale

Référence : BAV-511.5-36/6/4/3
Date : 1^{er} décembre 2025
Version : 3.0

**Dérogation aux art. 38, 39 et 50 de l'ordonnance du
23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)**



Mentions légales

Editeur :	Office fédéral des transports l'OFT
Auteur :	Division Infrastructure et Sécurité
Distribution :	Publication sur le site Web de l'OFT
Versions linguistiques :	français

Contrôle interne des documents

Plan qualité, niveau :	
Lien vers QM-SI :	
Champs d'application processus OFT :	Processus 415

La présente directive entre en vigueur le 1^{er} décembre 2025. Elle remplace la directive 2.0 du 1^{er} janvier 2021.

Office fédéral des transports

Anna Barbara Remund
Sous-directrice

Stefano Oberti
Sous-directeur

Editions / histoire des modifications

Version	Date	Auteur	Modifications	Etat
V 1.0	01.01.2016	OFT	1 ^{re} édition	remplacée
V 2.0	01.01.2021	OFT	révision	remplacée
V 3.0	01.12.2025	OFT	révision	en vigueur

Table des matières

1	Objectif de la directive	4
2	Abréviations.....	4
3	Bases.....	5
4	Champ d'application	5
5	Responsabilité	5
6	Définition d'un contrôle de la marche des trains suffisant	5
7	Exigences et démarches	6
7.1	Prescriptions et conditions d'accès au réseau	6
7.2	Analyse des risques	6
7.2.1	Délimitation et méthode d'analyse des risques	6
7.2.2	Evaluation des risques spécifiques au tronçon	7
7.2.3	Définition des mesures de réduction des risques.....	7
7.3	Rapport de sécurité	7
7.4	Consultation des GI	7
7.5	Examen par des experts.....	8
7.6	Surveillance en phase d'exploitation	8
8	Types de demande	8
8.1	Analyse de risque spécifique.....	8
8.2	Analyse des risques générique	8
8.2.1	Conditions pertinentes pour l'analyse des risques générique Chemins de fer à voie métrique et spéciale	9
9	Délais de traitement de l'OFT	9
10	Émoluments	9
11	Formulaires de demande.....	10
12	Documents disponibles sur le site Web de l'OFT	10
13	Révocation de l'autorisation de déroger.....	10

1 Objectif de la directive

Tous les véhicules de commande d'un train doivent être équipés du système de contrôle de la marche des trains correspondant à celui de l'infrastructure empruntée.

Si c'est impossible et à titre exceptionnel, la présente directive explique aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) et aux gestionnaires d'infrastructure (GI) quelles sont les exigences à satisfaire pour l'utilisation de véhicules de commande dont le contrôle de la marche du train n'est pas suffisant. Elle vise à épauler les entreprises ferroviaires dans les étapes nécessaires à l'élaboration des documents.

La présente directive décrit une démarche permettant de garantir une exploitation sûre même si le dispositif de contrôle de la marche du train embarqué est insuffisant.

2 Abréviations

AAR	Autorisation d'accès au réseau
Agsec	Agrément de sécurité
AR	Analyse de risque
CerSec/SSC	Certificat de sécurité/ Single Safety Certificate
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'OCF; RS 742.141.11
Dir.	Directive
ETCS	European Train Control System
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaires d'infrastructure
OEmol-TP	Ordonnance sur les émoluments pour les transports publics; RS 742.102
HECH	Union des chemins de fer historiques de Suisse
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer; RS 742.101
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer; RS 742.141.1
OFT	Office fédéral des transports
PA	Loi fédérale sur la procédure administrative; RS 172.021
RINF	Registre de l'infrastructure
SGS	Système de gestion de la sécurité

3 Bases

La présente dir. repose sur les actes normatifs et prescriptions suivants :

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

- chap. 4, art. 17c
- section 7, art. 18w

Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF; RS 742.141.1)

- Art. 5, 8a, 38, 39 et 50

Ordonnance de l'OFT du 17 mai 2024 sur les dispositions d'exécution de l'OCF (DE-OC; RS 742.141.11)

- Art. 5/, 38, 39 et 50

Dir. Organismes de contrôle indépendants Chemins de fer (Dir OCI-CF)

- Ch. 5.5, 6.4 et 12

Dir. Homologation des véhicules ferroviaires

Dir. sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agréments de sécurité

4 Champ d'application

La présente dir. s'applique à toutes les ETF au sens de la LCdF, c'est-à-dire aux réseaux à voie normale, aux réseaux à voie métrique et aux tronçons à voie spéciale pour tous les véhicules utilisés comme véhicules de commande et à bord desquels le contrôle de la marche des trains n'est pas compatible avec l'équipement de l'infrastructure à emprunter.

La présente dir. ne concerne pas les courses de train effectuées sur des tronçons / parties de réseau avec signalisation en cabine (par ex. ETCS Level 2), avec un système entièrement automatisé (par ex. M2) ou les mouvements de manœuvre sur des voies interdites.

5 Responsabilité

La responsabilité globale de la conduite d'un train sur l'infrastructure ad hoc incombe à l'ETF titulaire de l'AAR et des CerSec/SSC. Il en va de même pour les courses des GI assimilées à celles d'ETF dans le cadre de leur Agsec¹.

6 Définition d'un contrôle de la marche des trains suffisant

Quelle que soit la largeur de voie, le contrôle de la marche des trains est considéré comme suffisant lorsque l'équipement du véhicule est compatible avec l'équipement du tronçon parcouru. Cette compatibilité se base sur l'équipement minimal défini dans les conditions d'accès au réseau des GI ou dans le RINF.

Un dispositif de contrôle de la marche des trains embarqué est nécessaire pour les mouvements de manœuvre si ceux-ci sont surveillés au niveau de l'infrastructure (par ex. ZSI 127).

¹ Les GI titulaires d'un Agsec (exigences d'un SGS conformément à l'annexe I remplies) valable pour leurs propres courses de train sont considérés comme ETF au sens de la présente dir.

Au cas où les courses de train s'effectuent uniquement sur des tronçons ou dans des gares sans contrôle de la marche des trains au sol, les véhicules moteurs n'ont pas besoin d'être équipés d'un contrôle de la marche des trains.

7 Exigences et démarches

Le requérant doit motiver sa demande de dérogation aux prescriptions d'ordre supérieur.

Les ETF disposant d'une AAR et d'un Cersec/SSC² valables pour les tronçons/réseaux à parcourir et qui veulent utiliser un véhicule ne disposant pas d'un contrôle de la marche des trains suffisant doivent obtenir l'autorisation de déroger aux prescriptions visées à l'art. 5, al. 2, OCF. Ils doivent apporter la preuve :

- a. que le même degré de sécurité est garanti, ou
- b. qu'aucun risque inacceptable n'est engendré et que toutes les mesures proportionnelles de réduction des risques sont prises.

Une dérogation ne peut être sollicitée que si les véhicules utilisés sont autorisés à circuler et que l'adéquation véhicules/tronçon, attestée par l'ETF, a eu lieu avec le GI ou sur la base du RINF.

7.1 Prescriptions et conditions d'accès au réseau

Il s'agit d'examiner et, le cas échéant, de prendre en compte les prescriptions ad hoc et les conditions d'accès au réseau des GI ou les indications correspondantes du RINF. Une attention spéciale est accordée aux propriétés spécifiques au tronçon considéré.

7.2 Analyse des risques

Les ETF ont deux possibilités pour démontrer que les risques de leurs courses sans contrôle suffisant de la marche du train sont acceptables. Elles peuvent soit s'appuyer sur une AR générique reconnue par l'OFT³ qui couvre ce type de course, soit établir une AR spécifique.

7.2.1 Délimitation et méthode d'analyse des risques

Le requérant doit définir le système considéré, identifier les risques puis les évaluer. L'évaluation doit prendre en considération les dangers liés au tronçon, la probabilité d'occurrence des événements et l'ampleur des dommages de ces derniers du fait de l'absence de dispositif de contrôle de la marche des trains.

L'AR peut se limiter au périmètre de circulation concerné et à la problématique du système de contrôle de la marche des trains.

La probabilité d'occurrence et l'ampleur potentielle des dégâts des scénarios d'événements doivent faire l'objet d'une évaluation puis d'une analyse. Le résultat doit être suffisamment précis afin de fournir une aide à la décision solide pour déterminer si le même degré de sécurité est garanti ou qu'il n'y a aucun risque inacceptable. Dans ce dernier cas, il faut attester en outre que toutes les mesures proportionnelles de réduction des risques sont prises, qu'elles soient de nature technique, organisationnelle ou opérationnelle.

² Les GI titulaires d'un Agsec (exigences d'un SGS conformément à l'annexe I remplies) valable pour leurs propres courses de train sont considérés comme ETF au sens de la présente dir.

³ Par exemple les deux AR génériques de HECH

Le résultat du requérant doit comprendre une description exhaustive et compréhensible du système incluant une analyse de tous les risques et des éventuelles mesures nécessaires.

Il convient d'évaluer les risques au moyen d'une AR générique ou spécifique, en choisissant librement la méthode.

L'AR doit démontrer que la méthode que le requérant a choisie est appropriée pour évaluer les risques de la dérogation demandée.

Les auteurs des AR génériques doivent vérifier celles-ci périodiquement et les mettre à jour au moins tous les cinq ans. Ils les soumettent à l'OFT pour reconnaissance.

7.2.2 Evaluation des risques spécifiques au tronçon

L'analyse des risques spécifiques au tronçon englobe tous les points de danger affectant le dispositif de contrôle de la marche des trains tels que les signaux, les feux de contrôle, les aimants de voie destinés à sécuriser les passages à niveau, et les avis de danger (énumération non exhaustive). Il faut identifier des scénarios pour ces points dangereux. Il en résulte une liste exhaustive des dangers.

7.2.3 Définition des mesures de réduction des risques

Le requérant doit apporter la preuve que toutes les mesures de réduction des risques proportionnelles ont été prises, en présentant l'impact des mesures sur le risque et leur proportionnalité.

Pour évaluer la proportionnalité des coûts et des mesures, il faut appliquer les principes suivants :

- Les mesures sont proportionnelles lorsque l'utilité est supérieure ou égale aux fonds investis. Dans cette évaluation, il faut considérer la marge de variation et la prendre en compte pour la comparaison.
- Il faut appliquer un montant de 6,5 millions de francs comme coûts marginaux pour une mort évitée. Ce montant s'applique à tous les groupes de personnes tels que les riverains, les voyageurs en train et les collaborateurs. Pour examiner les coûts d'une mesure, il faut prendre en compte l'ensemble des coûts du cycle de vie pendant la durée d'utilisation prévue.

7.3 Rapport de sécurité

Dans un rapport de sécurité établi sur la base de l'AR, le requérant doit montrer soit que le degré de sécurité est le même que dans une solution conforme aux prescriptions, soit qu'aucun risque inacceptable n'est engendré et que toutes les mesures proportionnelles de réduction des risques ont été prises. L'AR doit présenter la démarche suivie ainsi que ses résultats de manière compréhensible.

7.4 Consultation des GI

L'AR et le rapport de sécurité doivent être présentés pour consultation à tous les GI du ou des tronçons qui seront empruntés. Le requérant doit effectuer un test de plausibilité basé sur les retours d'information des GI.

La consultation des GI doit se faire dans l'une des langues utilisées sur le tronçon faisant l'objet de la requête. Si une prise de position d'un GI aboutit à de nouveaux faits ou modifie des faits importants, l'AR et le rapport de sécurité doivent être adaptés le cas échéant.

7.5 Examen par des experts

La circulation sans contrôle suffisant de la marche des trains est considérée comme un projet à forte incidence sur la sécurité : en cas de comportement fautif, il est réaliste de s'attendre directement à un événement causant plus d'un mort (DE ad art. 5/3 DE-OCF). C'est pourquoi le rapport de sécurité et l'AR, si elle est spécifique, doivent être contrôlés par un expert indépendant⁴ (art. 8a OCF). Il en va de même lorsque les rapports de sécurité ont été adaptés sur la base d'AR génériques mises à jour. Les résultats sont attestés dans un rapport d'inspection d'expert.

7.6 Surveillance en phase d'exploitation

La surveillance officielle par sondage des courses sans contrôle suffisant de la marche des trains s'effectue à l'occasion des audits/contrôles d'exploitation de l'OFT.

L'ETF doit archiver les documents correspondants pendant au moins cinq ans et les mettre à disposition en cas de contrôle par l'OFT.

8 Types de demande

8.1 Analyse de risque spécifique

Si la demande se base sur une AR spécifique, il est possible de demander une autorisation de déroger pour une année au plus en vue de plusieurs courses sur le même tronçon pendant la durée de validité du Cersec/SSC. Dans la demande, il faut indiquer la période de circulation exacte et le nombre approximatif de courses.

La demande adressée à l'OFT en vue de l'obtention d'une dérogation aux prescriptions des art. 38, 39 et 50 OCF doit comprendre les documents suivants :

- formulaire de requête avec signature valable
- AR
- rapport de sécurité
- prise(s) de position du ou des GI
- rapport d'expert indépendant
- prises de position du requérant sur le rapport d'expert indépendant.

8.2 Analyse des risques générique

Si la demande repose sur une AR générique, il est possible de demander une autorisation de déroger pour toutes les courses pendant toute la durée de validité de cette AR.

La demande adressée à l'OFT en vue de l'obtention de cette autorisation de déroger aux prescriptions des art. 38, 39 et 50 OCF doit comprendre les documents suivants :

- formulaire de requête pour l'AR générique avec signature valable

Pour que cette demande soit acceptée, il faut que l'ETF soit prise en compte dans l'AR générique. En accordant l'autorisation, l'OFT fixe les conditions pertinentes que l'ETF doit remplir avant et pendant l'exécution des courses.

⁴ Directive par un expert indépendant

8.2.1 Conditions pertinentes pour l'analyse des risques générique Chemins de fer à voie métrique et spéciale

Si la demande est basée sur l'AR générique HECH Chemins de fer à voie métrique et spéciale (ECH-234.05-001; resp. ECH-234.05-004 V1.0 du 20.01.2022), il est possible de demander l'autorisation de déroger pour ces courses pour une durée maximale d'un an pendant toute la durée de validité du Cersec/SSC. Pour ce faire, la demande doit contenir :

- formulaire de demande pour les chemins de fer génériques HECH RA à voie métrique et spéciale valablement signé;
- courses simples : nombre de courses prévues à des dates précises ;
- courses de groupe : nombre de courses conformément au programme annuel défini ;
- période de circulation : nombre de courses sur le même tronçon durant une période définie ;
- AR ;
- rapport de sécurité ;
- prise(s) de position du(des) GI inchangée(s).

9 Délais de traitement de l'OFT

Les délais de traitement de l'OFT sont applicables aux demandes complètes et irréprochables. Si l'OFT doit demander des documents supplémentaires ou des indications plus précises, les délais sont interrompus. Il faut observer les périodes de suspension des délais selon l'art. 22a de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA)⁵.

Délai de traitement de l'OFT :

- | | |
|--------------------|--|
| 20 jours ouvrables | pour les demandes basées sur une AR générique reconnue par l'OFT |
| 40 jours ouvrables | pour les AR spécifiques. |

10 Émoluments

Conformément à l'art. 25, al. 4, en relation avec l'art. 7 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP), l'octroi de l'autorisation de déroger est soumis à émolument. Celui-ci est calculé en fonction du temps consacré.

Urgence :

En accord avec l'OFT, des autorisations de déroger peuvent être exceptionnellement octroyées en moins de 20 jours ouvrables ou en moins de 40 jours ouvrables (demande complète assortie de tous les documents selon le chap. 8).

Le supplément d'urgence s'élève à 50 % de l'émolument, au max. à Fr. 1000.—.

⁵ RS 172.021

11 Formulaires de demande

Les formulaires de demande à utiliser ainsi que d'autres documents importants sont disponibles sur le site Web de l'OFT. Leur utilisation est obligatoire.

Il convient de remettre le dossier de demande comme suit :

Requête électronique via le site Web de l'OFT. Les demandes concernant des procédures en cours doivent être envoyées à l'adresse électronique suivante : netz@bav.admin.ch

12 Documents disponibles sur le site Web de l'OFT

- La présente dir. Courses sans contrôle suffisant de la marche des trains (Cscs)
- Formulaire de demande pour des courses sans contrôle suffisant de la marche des trains

www.oft.admin.ch

Page d'accueil > Moyens de transport  > Chemin de fer  > Informations spécialisées  > Contrôle de la marche des trains 

13 Révocation de l'autorisation de déroger

Si les conditions d'octroi de l'autorisation de déroger ne sont plus réunies, les courses concernées sont interdites. L'OFT peut révoquer ladite autorisation si nécessaire.