



Directive

Promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains

(Dir. PE-PCT)

Numéro du dossier : BAV-511.5-36/31/4/1/1
Date : 14 décembre 2025
Version : V 4.0

Marche à suivre concernant les prescriptions d'exploitation (PE),
les PE dérogeant aux prescriptions d'ordre supérieur ainsi que
l'élaboration et la promulgation des prescriptions suisses de
circulation des trains (PCT)

Art. 17 LCdF
Art. 11a et 12 OCF



Mentions légales

Editeur :	Office fédéral des transports, 3003 Berne Divisions Infrastructure et Sécurité
Auteur :	Collaborateurs des sections Admissions et règles (Johannes Erhart) et Exploitation ferroviaire (Bruno Revelin, Marcel Hanhart)
Distribution :	Site Internet de l'OFT
Versions linguistiques :	Allemand (original) Français Italien

Contrôle interne des documents

Plan qualité, niveau :	RL, externe
Lien vers QM-SI :	QM-Doku Liste 05 (interne OFT) QM-Doku Liste 08 (interne OFT)
Champs d'application processus OFT :	OFT 511.3 / OFT 511.5 / OFT 416.1

La présente directive entre en vigueur le 14 décembre 2025. Elle remplace la directive du 1^{er} juillet 2024.

Division Infrastructure

Division Sécurité

Anna Barbara Remund
Sous-directrice

Rudolf Sperlich
Sous-directeur

Editions / histoire des modifications

Version	Date	Auteur	Modifications	État
1.0	01.07.2016	SI-bb (IN-zr)	première édition	remplacé
2.0	01.11.2020	SI-bb (IN-zr)	modifications	remplacé
3.0	01.07.2024	SI-bb (IN-zr)	modifications	en vigueur
4.0	05-2024	SI-bb	modifications	en travail

* les états suivants sont prévus : en travail, en revue, en vigueur/avec visa, remplacé

Table des matières

1	Principes	5
1.1	But de la directive	5
1.2	Bases légales et champ d'application	5
1.3	Objet de la réglementation	5
1.4	Compétences	5
2	Prescriptions d'exploitation (PE)	6
2.1	Compétence	6
2.2	Définition des PE	6
2.3	But des PE.....	6
2.4	Champs d'application partiels et fonctions	6
2.4.1	Champs d'application partiels.....	6
2.4.2	Fonctions (destinataires concernés par les PE)	7
2.5	Élaboration et tenue à jour	7
2.5.1	Prise en compte des répercussions des directives européennes sur les PE	8
2.5.2	Bases opérationnelles pour les systèmes techniques	8
2.5.3	Règles d'exploitation communes à toutes les entreprises.....	8
2.6	Forme	9
2.7	Présentation ou mise à disposition des PE à l'OFT	9
2.8	PE indépendantes d'une procédure spécifique	9
2.8.1	PE dérogeant aux PCT.....	9
2.8.2	PE conformes aux prescriptions d'ordre supérieur.....	10
2.8.3	PE pour le trafic transfrontalierDérogations à des dispositions des STI OPE selon l'annexe 6 des DE-OCF sur des lignes interopérables du réseau principal ou complémentaire interopérable	11
2.9	Vue d'ensemble des genres de PE	11
2.10	Entrée en vigueur, publication, commande, impression.....	11
2.11	Documents de référence, archivage.....	11
2.12	Enregistrement et gestion des modifications.....	12
2.13	Émoluments.....	12
2.14	Processus d'élaboration PE	12
2.14.1	Informations détaillées sur le processus d'élaboration et de développement des prescriptions d'exploitation pour l'exploitation opérationnelle des chemins de fer	14
3	Prescriptions de circulation des trains (PCT)	15
3.1	Compétence	15
3.2	Champ d'application des PCT	15
3.3	Influence des exigences en matière d'interopérabilité.....	15
3.4	Date de référence	15
3.5	Élaboration	15
3.6	Consultation (des milieux intéressés).....	15
3.7	Corrections et promulgation	16
3.8	Entrée en vigueur, publication, commande	16
3.9	Documents de référence, délais de conservation	16
3.10	Processus d'élaboration des PCT	17
4	Liste des compléments :	18
Complément 1	Présentation de PE avec dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur	19
Complément 2	Bases opérationnelles pour l'exploitation des tramways dans le cadre des PCT-ETCS – bases opérationnelles pour le système dans le cadre des PCT	20

Complément 3	Attribution des dispositions des PCT aux champs d'application partiels et aux fonctions	23
Complément 4	Analyse et mandat lors de l'élaboration des PE – incidence globale des prescriptions d'ordre supérieur	24

1 Principes

1.1 But de la directive

La loi et l'ordonnance sur les chemins de fer règlent les principes relatifs à l'élaboration et à la promulgation des prescriptions suisses de circulation des trains (PCT) et des prescriptions d'exploitation (PE).

La présente directive concrétise l'élaboration et la promulgation de ces prescriptions dans le but d'améliorer l'interaction des autorités et des entreprises ferroviaires d'une part, et l'interaction des prescriptions d'ordre supérieur et des prescriptions subordonnées, d'autre part.

1.2 Bases légales et champ d'application

Les principales bases légales sont :

- la loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101 / art. 17, al. 3 et 4),
- l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1 / art. 5, 10, 11a et 12),
- les dispositions d'exécution de l'OCF (DE-OCF ; RS 742.142.141.11 / DE ad art. 11a et 12).

Les prescriptions dont il est question ici sont valables pour toutes les entreprises de chemin de fer (y c. les tramways et les gestionnaires de voies de raccordement) régies par la législation ferroviaire suisse.

L'OFT peut étendre leur champ d'application à d'autres entreprises et accorder des dérogations.

La réglementation suivante, notamment, est également contraignante pour les entreprises de chemin de fer du réseau principal interopérable (IOP) selon l'annexe 6 de l'OCF et pour les entreprises de chemin de fer du réseau complémentaire interopérable selon le chapitre D de la Directive Exigences IOP imposées aux tronçons du réseau complémentaire :

- spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » (STI OPE, selon l'annexe 6 des DE-OCF).

1.3 Objet de la réglementation

La présente directive précise les aspects suivants :

- a) la présentation et la promulgation de PE,
- b) la promulgation des PCT,
- c) le traitement et l'archivage des documents de référence,
- d) la publication des PCT et des PE.

1.4 Compétences

Vu la législation ferroviaire, les entreprises répondent de la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. À cet effet, elles édictent les PE. Les compétences en matière d'élaboration et de promulgation des PE doivent être indiquées dans le système de gestion de la sécurité des entreprises (CSM SMS¹ en vertu de l'art. 5a ou 5b OCF).

Les entreprises édictent notamment les PE nécessaires à l'organisation de l'exploitation, à la maintenance et à la commande des installations et des véhicules, à la gestion et à la sécurisation du trafic ferroviaire ainsi qu'à l'exécution et à la surveillance de tous les processus déterminants pour la sécurité.

L'OFT promulgue les PCT.

¹ Règlement délégué (UE) 2018/762 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité

2 Prescriptions d'exploitation (PE)

2.1 Compétence

Les entreprises ferroviaires sont habilitées à élaborer, promulguer et tenir à jour les PE relevant de leur domaine de compétence.

2.2 Définition des PE

Les prescriptions d'exploitation sont des règlements écrits qui sont promulgués par les entreprises ferroviaires pour l'exploitation et la maintenance dans leur domaine de responsabilité et qui contiennent les instructions de travail du personnel dans les processus d'exploitation. Ces réglementations visent à garantir un déroulement fiable de l'exploitation aussi bien en situation normale qu'en cas de dérangement. À ce titre, elles servent de base pour la commande, la maintenance et la surveillance des installations, véhicules et processus importants pour l'exploitation ferroviaire.

Ces documents contiennent notamment toutes les prescriptions liées à la circulation des trains, organisationnelles et techniques éditées sous forme de règlements, manuels, circulaires, consignes, règlements de service (par ex. schémas des lignes de contact, plans des signaux, instructions d'entretien), instructions (par ex. Business-Continuity-Management [BCM], gestion des interventions et des dérangements), etc.

2.3 But des PE

Les prescriptions d'exploitation doivent :

- a) présenter de manière compréhensible comment la sécurité de l'installation, du véhicule et de leurs composants est assurée durant la période d'exploitation prévue ;
- b) définir les mesures nécessaires et leur périodicité pour les différents composants de l'installation ou du véhicule ;
- c) décrire le fonctionnement de l'installation, du véhicule et de leurs composants ;
- d) comprendre des instructions quant à la commande et à l'entretien appropriés de l'installation ou du véhicule, y compris les déroulements des opérations et les instructions de travail ;
- e) régler clairement les processus opérationnels d'exploitation ;
- f) tenir compte des interdépendances entre les processus opérationnels d'exploitation et les installations ou les véhicules (y c. leurs fonctionnalités) ;
- g) être formulées de manière à répondre aux besoins des destinataires de manière appropriée et mises à disposition dans les langues requises ;
- h) définir le délai de conservation des différents enregistrements (certificats).

2.4 Champs d'application partiels et fonctions

2.4.1 Champs d'application partiels

Il incombe à l'entreprise ferroviaire qui promulgue ses PE d'en déterminer le champ d'application partiel.

Pour les PE liées aux PCT, les gestionnaires d'infrastructure (GI) et les entreprises de transport ferroviaire (ETF) doivent, sur la base de l'annexe 1 des PCT R 300.1, définir clairement dans les PE les parties qui relèvent d'un ou de plusieurs champ(s) d'application partiel(s). À cet effet, l'entreprise ferroviaire qui promulgue doit vérifier si un ou plusieurs champs d'application partiels des PCT sont applicables aux PE concernées. Le cas échéant, des chiffres supplémentaires issus d'autres champs partiels peuvent être intégrés dans le cadre des PE comme étant obligatoires. Enfin, les utilisateurs des prescriptions (PE et PCT) doivent savoir sans équivoque quelles sont les règles à appliquer. L'attribution des directives des PCT aux champs d'application partiels est indiquée dans le complément 3 de la présente directive.

2.4.2 Fonctions (destinataires concernés par les PE)

Pour les PE liées aux PCT, il faut tenir compte de la définition des fonctions. En outre, lors de la formulation, il convient de veiller à ce que la désignation correcte de la fonction soit utilisée pour la réglementation concernée. Les désignations professionnelles similaires ne doivent pas être utilisées, car cela peut entraîner des ambiguïtés, par exemple lorsqu'une personne se voit attribuer plusieurs fonctions sur le plan organisationnel. Enfin, les utilisateurs des prescriptions (PE et PCT) doivent savoir sans ambiguïté quelle(s) fonction(s) ils occupent et, par conséquent, quelles règles doivent être appliquées.

L'attribution des prescriptions des PCT aux fonctions est indiquée dans le complément 3 de la présente directive.

2.5 Élaboration et tenue à jour

Lors de l'élaboration des PE, il y a lieu d'impliquer ou de consulter les milieux concernés de manière appropriée. L'entreprise ferroviaire rend compte de cette participation de manière traçable.

La promulgation, l'abrogation ou la mise à jour de PE résultent notamment de modifications induites par

- des prescriptions légales ;
- l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de l'organisation, par ex. bases opérationnelles pour les systèmes dans le cadre des PCT ;
- des mesures qui découlent de recommandations ou de réflexions sur la sécurité.

Les entreprises ferroviaires doivent également mettre à jour leur PE lorsque les PCT ou d'autres prescriptions d'ordre supérieur sont édictées, modifiées ou abrogées ; les PE adaptées entrent en vigueur ~~à la date prévue dans le même temps que~~ les PCT ou les prescriptions modifiées.

L'OFT peut accorder des dérogations dans le cadre des délais de transition.

La nécessité d'adapter des PE à des prescriptions d'ordre supérieur modifiées dépend de leur modification sur le plan matériel.

Le tableau ci-après présente un aperçu systématique des différents cas dans lesquels les PE doivent être adaptées ou non :

	La modification entraîne-t-elle un changement matériel (dans la prescription d'ordre supérieur ou dans les PE) ?			
Prescription d'ordre supérieur	Non	Non	Oui	Oui
PE	Non	Oui	Non	Oui
	⇓	⇓	⇓	⇓
Adaptation des PE	Amélioration des PE à l'appréciation de l'entreprise ferroviaire	Réexamen des PE nécessaire	Réexamen des PE nécessaire si des modifications matérielles sont liées à la prescription d'ordre supérieur	Réexamen des PE nécessaire
Généralités	Les PE conformes (nouvelles ou actualisées) doivent être mises à la disposition de l'OFT (cf. ch. 2.8.2). Les dispositions qui s'écartent des prescriptions d'ordre supérieur doivent être présentées à l'OFT (cf. ch. 2.8.1).			

2.5.1 Prise en compte des répercussions des directives européennes sur les PE

Les exigences des directives européennes en matière de sécurité (selon l'OCF) doivent être prises en compte par toutes les entreprises ferroviaires lors de l'élaboration et de la mise à jour des PE, en particulier le CSM SMS² et, en cas de modifications significatives, le CSM RA³.

Les exigences des directives européennes relatives à l'interopérabilité (selon l'OCF) doivent être prises en compte de manière contraignante par les entreprises de chemin de fer du réseau principal interopérable (IOP) selon l'annexe 6 de l'OCF et, si cela est approprié, par les entreprises de chemin de fer du réseau complémentaire interopérable selon le chapitre D de la Directive Exigences IOP imposées aux tronçons du réseau complémentaire, en particulier les STI (selon l'annexe 7 de l'OCF des DE-OCF).

Pour les PE liées aux PCT, les « entreprises de chemin de fer du réseau principal interopérable (IOP) selon l'annexe 6 de l'OCF et les entreprises de chemin de fer du réseau complémentaire interopérable selon le chapitre D de la Directive Exigences IOP imposées aux tronçons du réseau complémentaire » (ci-après « chemins de fer interopérables ») les entreprises ferroviaires concernées doivent notamment tenir compte de manière contraignante des STI OPE (selon l'annexe 7 de l'OCF des DE-OCF) lors de l'élaboration et de la mise à jour des PE.

~~De nombreuses dispositions des STI OPE ont été reprises matériellement dans les PCT ou y sont déjà contenues de longue date. Ces dispositions – comme les PCT en général – sont contraignantes pour tous les chemins de fer suisses ainsi que pour les entreprises ferroviaires qui utilisent des infrastructures suisses.~~

~~Les textes des STI OPE et des réglementations pour lesquelles aucune partie n'est prévue dans le cadre des règles nationales ou ceux qui ne correspondent pas à un point en suspens des STI ne doivent plus être repris dans les PCT (directives nationales) et avoir un impact sur les chemins de fer interopérables. En conséquence, Les les réglementations des PCT qui, conformément aux directives européennes, ne doivent plus être promulguées par l'OFT, sont déclarées comme présomption de conformité dispositions « NIOP » ou « NIOP* » à l'annexe 2 des PCT R 300.1.~~

Ces dispositions restent contraignantes pour les chemins de fer qui ne font pas partie du réseau principal ou complémentaire interopérable (ci-après « chemins de fer non interopérables »). Si ~~ces chemins de fer~~ les chemins de fer non interopérables souhaitent s'écarter ~~des présomptions de conformité~~ dispositions « NIOP » ou « NIOP* » dans les PE, la procédure décrite au ch. 2.8.1 de la présente directive s'applique.

Au besoin, ~~Les chemins de fer du réseau principal ou complémentaire interopérable doivent définir l'applicabilité des présomptions de conformité~~ interopérables peuvent reprendre des dispositions « NIOP » dans ~~les leurs~~ prescriptions d'exploitation. Si ~~elles les~~ chemins de fer interopérables souhaitent s'écarter ~~des présomptions de conformité~~ d'une disposition « NIOP », la procédure décrite au ch. 2.8.2 de la présente directive s'applique en ce qui concerne les PCT. En revanche, en cas de dérogation à une disposition « NIOP* », la procédure décrite au ch. 2.8.1 de la présente directive s'applique (cf. également ch. 2.14.1).

2.5.2 Bases opérationnelles pour les systèmes techniques

~~Les~~ Des bases opérationnelles pour les systèmes techniques dans le cadre des PCT ~~sont~~ peuvent être reprises sous forme de complément dans cette directive (par ex. concernant l'~~ETCS~~ exploitation des tramways dans le complément 2). Si ~~Ces bases ne sont pas remplies par le système technique correspondant, des compléments nécessaires~~ doivent être prises en compte lors du traitement des PE ~~repris le cas échéant dans les PE.~~

2.5.3 Règles d'exploitation communes à toutes les entreprises

Afin que les PE soient aussi uniformes que possible, il faut chercher la collaboration et l'échange d'expérience avec d'autres entreprises de chemin de fer. Des PE communes peuvent également être

²—Règlement délégué (UE) 2018/762 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité

³ Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques

présentées conjointement ou mises à la disposition de l'OFT ; pour ce faire, toutes les entreprises concernées doivent apposer leur signature ou présenter des procurations. Même en cas d'élaboration commune, les entreprises de transport restent pleinement responsables de l'élaboration et de la promulgation des PE dans le cadre de leur SGS.

2.6 Forme

Les PE des entreprises ferroviaires peuvent être complétées par des informations. Elles peuvent être promulguées conjointement par plusieurs entreprises. Leur structure est dictée par la prescription d'ordre supérieur dont elles découlent matériellement. Les consignes au niveau du format sont applicables aux PE que le personnel de l'entreprise ou le personnel en service externe utilise, le but étant d'accroître la convivialité et de préciser le contexte matériel entre la prescription d'ordre supérieur et les PE.

Au besoin, les PE peuvent également servir à ordonner des mesures immédiates.

2.7 Présentation ou mise à disposition des PE à l'OFT

On distingue les PE en lien concret avec une autre procédure de celles qui doivent être promulguées indépendamment d'une procédure.

- PE dans le cadre d'une procédure

Les PE qui concernent un objet soumis à une procédure (par ex. approbation des plans, homologation de série) doivent être présentées à l'OFT dans le cadre de la procédure en question. Les exigences en la matière sont réglées dans les prescriptions spécifiques aux différentes procédures (par ex. dans l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires [OPAPIF] ; RS 742.142.1).

- PE indépendantes d'une procédure spécifique

Les PE liées aux PCT **ou à des aspects opérationnels des STI OPE** qui règlent une situation soumise à aucune procédure doivent être mises à la disposition de l'OFT dans les délais impartis ou lui être présentées pour approbation.
Les détails sont réglés ci-après.

Remarque : une vue d'ensemble est présentée au ch. 2.9.

2.8 PE indépendantes d'une procédure spécifique

2.8.1 PE dérogeant aux PCT

Les PE qui dérogent aux PCT doivent être présentées pour approbation à l'OFT au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue. Dans l'idéal, sous forme électronique au moyen de la requête électronique « Présentation de prescriptions d'exploitation » à la section Admissions et règles (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/contact/e-gesuche.html>).

La même procédure s'applique aux PE de chemins de fer interopérables qui ont vocation à déroger aux dispositions déclarées comme dispositions « NIOP* » dans les PCT.

Sont exceptées de cette règle les mesures d'urgence immédiates et temporaires requises pour garantir la sécurité de l'exploitation. Il y a toutefois lieu d'informer sans délai l'OFT afin de coordonner la marche à suivre.

Les exigences relatives à la demande de dérogation sont régies par l'art. 5, al. 2, OCF. Cela étant, si la dérogation porte sur une solution entraînant une sécurité moindre que la solution conforme aux prescriptions, l'OFT ne l'approuve en règle générale que si le rapport coût-utilité de la solution conforme aux prescriptions est nettement moins bon dans le cas en question que dans le cas d'application habituel.

L'évaluation de l'adéquation du coût et de l'utilité est soumise aux principes suivants :

- Une mesure est proportionnelle lorsque l'utilité correspond à son coût ou le dépasse. Dans ce contexte, il faut prendre en considération la marge de variation et la pondérer, c.-à-d. que le

résultat de l'évaluation des risques doit être suffisamment stable pour rester valable aussi en cas de modification légère des variables d'entrée.

- On considère que le coût des mesures pour éviter un mort s'élève à 6,5 millions de francs. Ce montant est valable en principe pour les groupes de personnes telles que les riverains, les voyageurs en train et les collaborateurs.
- La prise en considération des coûts d'une mesure s'appuie sur les coûts totaux du cycle de vie pendant la durée d'utilisation prévue.
- Concernant les événements majeurs potentiels (à partir de 10 morts), il faut tenir compte d'un facteur d'aversion approprié (la population ressent un événement causant plusieurs morts comme plus grave que plusieurs événements totalisant le même nombre de morts).
- S'il faut s'attendre à ce qu'une dérogation aux prescriptions ait des effets importants sur les risques encourus par certaines personnes, la décision d'acceptation des risques doit prendre en considération le risque individuel en sus du risque collectif.

Lorsqu'il s'agit d'une dérogation à grande importance pour la sécurité (conformément aux DE-OCF ad art. 8a), le dossier de sécurité doit être examiné par un expert.

Si une dérogation est prévue dans des prescriptions liées au fonctionnement du système, lors de la définition de nouveaux processus ou lors de la modification de processus liés à la sécurité d'exploitation, il est recommandé d'informer assez tôt l'OFT afin que la procédure puisse se dérouler de manière appropriée.

Remarque : un modèle de lettre en vue de la présentation figure au complément 1.

Les PE à caractère opérationnel, par ex. interdictions de la voie, livrets de marche pour trains spéciaux, communications des calendriers des travaux et des horaires, peuvent contenir des dérogations aux PCT à court terme, par ex. en vue d'une phase de travaux ou de courses d'essai. Les entreprises ferroviaires règlent les processus d'approbation internes. Les situations de dérogation aux PCT ne doivent pas durer plus de deux mois au total. Il est recommandé d'informer assez tôt l'OFT en cas de dérogations durables et d'ordres de durée indéterminée afin que la procédure puisse se dérouler de manière appropriée.

2.8.2 PE conformes aux prescriptions d'ordre supérieur

Les PE qui contiennent uniquement des réglementations conformes aux prescriptions d'ordre supérieur doivent être mises à la disposition de l'OFT en temps utile.

Les PE liées aux PCT **ou aux STI OPE** qui contiennent des réglementations importantes pour la sécurité et influant sur les processus d'exploitation des chemins de fer doivent être mises à la disposition de l'OFT en règle générale trois mois mais au plus tard deux semaines avant l'entrée en vigueur. Dans l'idéal, sous forme électronique au moyen de la requête électronique « Présentation de prescriptions d'exploitation » à la section Admissions et règles (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/contact/e-gesuche.html>). Il s'agit par exemple de dispositions d'exécution / précisions des PCT, de dispositions locales résumées, de prescriptions de conduite de l'exploitation, de tableaux de parcours (RADN).

Dans la mesure où les prescriptions d'exploitation des chemins de fer interopérables dérogent exclusivement aux dispositions ~~des PCT qui ne sont pas d'application obligatoire~~ (déclarées dans les PCT comme ~~présomption de conformité~~ dispositions « NIOP »), il n'est pas nécessaire de faire une demande de dérogation aux PCT. Un GI ou une ETF peut édicter ces PE sous sa propre responsabilité après avoir évalué les risques en conséquence. Ces décisions doivent être prises dans le cadre du SGS des entreprises ferroviaires et être documentées de manière compréhensible, car ces prescriptions d'exploitation sont considérées comme conformes aux PCT.

L'OFT peut désigner d'autres PE par directive.

Les PE qui ne sont appliquées que dans des cas isolés spécifiques (par ex. check-lists circulation) ou dans des situations isolées doivent être mises à disposition uniquement à la demande de l'OFT.

2.8.3 ~~PE pour le trafic transfrontalier~~ Dérogations à des dispositions des STI OPE selon l'annexe 6 des DE-OCF sur des lignes interopérables du réseau principal ou complémentaire interopérable

Dans le trafic frontalier sur des lignes interopérables, les prescriptions d'exploitation qui s'adressent aux mécaniciens de locomotive doivent répondre en plus aux exigences des STI OPE conformément à l'annexe 7 de l'OCF. Comme il n'est en principe pas possible de déroger aux dispositions des STI OPE, il n'existe pas de procédure applicable dans un tel cas. Si une dérogation s'avère indispensable, l'entreprise de chemin de fer du réseau interopérable s'adresse à cet effet à la section Exploitation ferroviaire de l'Office fédéral des transports.

2.9 Vue d'ensemble des genres de PE

PE dans le cadre d'une procédure	
⇒	La marche à suivre est dictée par la procédure en question (par ex. approbation des plans, homologation de série).

PE indépendantes d'une procédure			
PE <u>dérogeant</u> aux prescriptions d'ordre supérieur ⁴		PE <u>conformes</u> aux prescriptions d'ordre supérieur	
Principe :	Exception :	PE d'ordre supérieur liées aux PCT ou aux STI OPE	Autres PE conformes
Demander l'approbation à l'OFT en règle générale 3 mois avant l'entrée en vigueur.	PE à caractère purement opérationnel et d'une durée maximale de 2 mois.	Remettre la PE à l'OFT en règle générale 3 mois, mais au plus tard 2 semaines avant l'entrée en vigueur.	Cas isolés, remettre les PE à l'OFT dans les 3 jours ouvrables uniquement sur demande de l'OFT.
Les mesures immédiates urgentes et temporaires doivent être mises en œuvre et l'OFT informé sans délai.			

2.10 Entrée en vigueur, publication, commande, impression

La mise en vigueur et la publication de PE relèvent de la compétence de l'entreprise ferroviaire qui les promulgue.

Les prescriptions qui ont des effets sur des tiers (entre autres utilisateurs du réseau, sous-traitants) doivent être communiquées en temps utile avant leur entrée en vigueur et comprendre les indications suivantes :

- Titre et numéro d'enregistrement ;
- Date de l'entrée en vigueur ;
- Sources permettant d'obtenir les PE (en règle générale adresse internet).

L'impression et l'édition des PE, de même que la gestion des versions électroniques incombent à l'entreprise ferroviaire qui les promulgue

2.11 Documents de référence, archivage

Les documents de référence constituent toujours les documents déterminants.

Le document de référence est l'exemplaire des PE portant la signature originale (ou l'accord vérifiable de publication électronique) de l'entité promulgatrice. Les documents de référence des PE (y c. toutes

⁴ En cas de dérogation aux STI OPE, aucun délai ne peut être fixé (cf. ch. 2.8.3).

les modifications) et les éventuelles décisions d'approbation de l'OFT doivent être conservés en lieu sûr auprès de l'entité promulgatrice pendant une durée de cinq ans au-delà de leur abrogation. Les délais de prescription prévus par les droits civil et pénal restent réservés.

2.12 Enregistrement et gestion des modifications

Sur chaque page, les PE portent l'abréviation de l'entreprise ferroviaire qui les promulgue, le numéro d'enregistrement et la date de l'entrée en vigueur. Chaque entité promulgatrice tient un répertoire actualisé des PE qu'elle gère. Durant les périodes de conservation, il y a également lieu d'effectuer une gestion des versions.

Le répertoire doit indiquer les modifications par rapport à la dernière version ainsi que les PE abrogées. Pourvues d'une numérotation continue, les modifications des PE se font à l'aide de pages de remplacement ou de nouvelles éditions. Les modifications mineures d'ordre rédactionnel peuvent exceptionnellement être manuscrites.

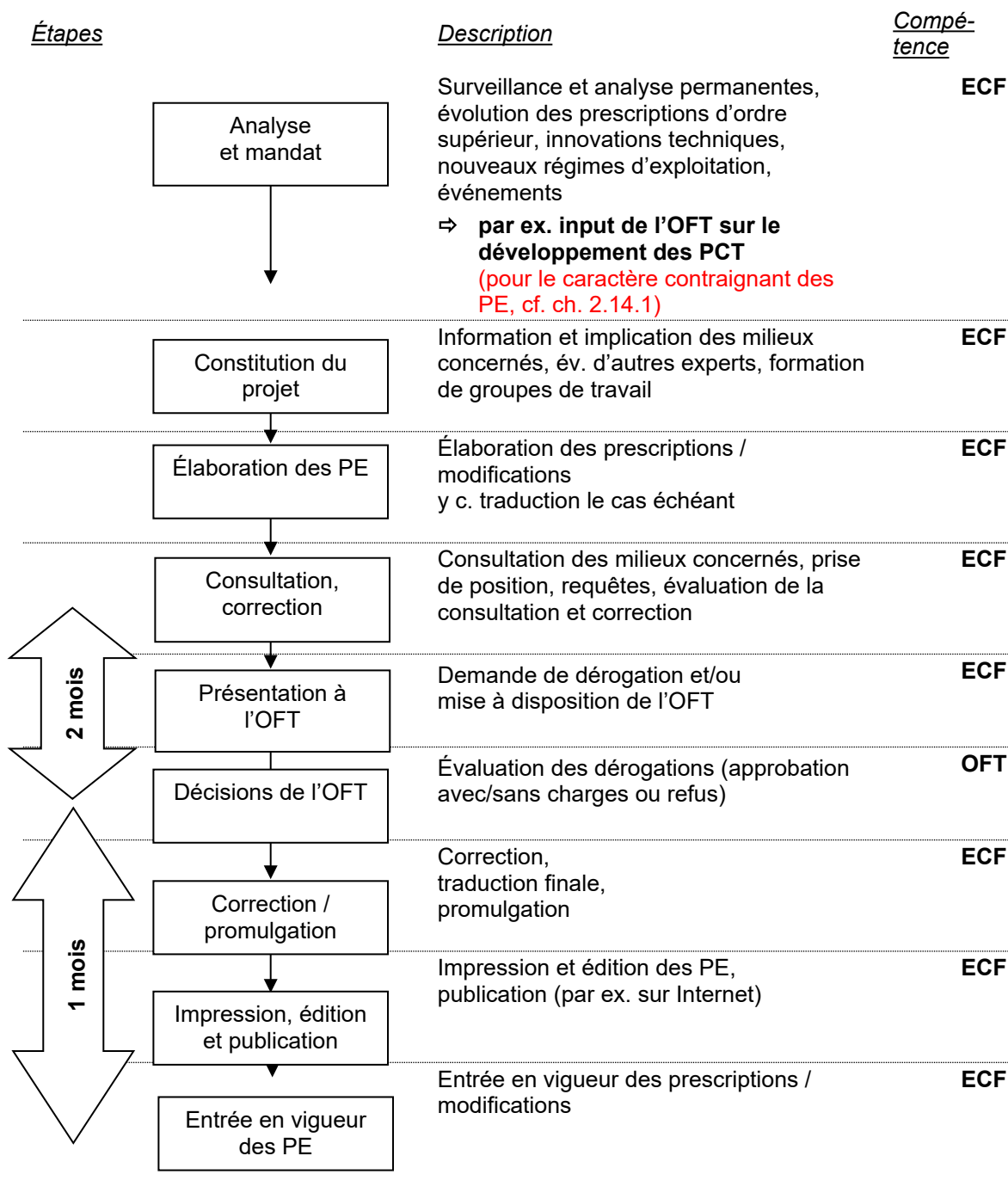
2.13 Émoluments

L'évaluation des demandes de dérogation et les prestations spéciales sont soumises à l'ordonnance sur les émoluments pour les transports publics (OEml-TP ; RS 742.102).

2.14 Processus d'élaboration PE

Le processus « Promulgation de PE » est présenté ci-après sous forme de diagramme.
(ECF = entreprise de chemin de fer)

Processus de promulgation de PE



2.14.1 Informations détaillées sur le processus d'élaboration et de développement des prescriptions d'exploitation pour l'exploitation opérationnelle des chemins de fer

Le caractère contraignant des prescriptions d'ordre supérieur diffère considérablement selon qu'il s'agit de chemins de fer interopérables ou de chemins de fer non interopérables.

Le tableau ci-après indique si les STI OPE et les PCT présentent un caractère contraignant :

Qui ? Caractère contraignant des prescriptions d'ordre supérieur ou de parties de celles-ci	Chemins de fer interopérables	Chemins de fer non interopérables
STI OPE	Oui Dérogation guère possible (aucune procédure prévue)	Non
PCT RTNN et RTNN I (selon l'annexe 2 du R 300.1)	Oui Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)	Oui Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
PCT NIOP (selon l'annexe 2 du R 300.1)	Non Reprise toutefois possible (procédure indiquée au ch. 2.8.2)	Oui Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
PCT NIOP* (selon l'annexe 2 du R 300.1)	Non Reprise possible uniquement à titre de dérogation (procédure indiquée au ch. 2.8.1)	Oui Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
PCT Chiffres déclarés dans la cat. « TOUS » (selon l'annexe 2 du R 300.1)	Oui	Oui

Le tableau ci-dessus indique les prescriptions d'ordre supérieur qu'il est impératif de respecter lors de l'élaboration des prescriptions d'exploitation et comment il faut procéder en cas de dérogation.

3 Prescriptions de circulation des trains (PCT)

Le présent chapitre précise la promulgation des PCT par l'OFT.

3.1 Compétence

L'OFT est habilité à promulguer et à tenir à jour les PCT ainsi qu'à prendre les décisions finales à ce sujet.

3.2 Champ d'application des PCT

Les PCT sont valables dans toute la Suisse et elles sont contraignantes pour toutes les entreprises de chemin de fer (y c. les tramways et les voies de raccordement) régies par la législation ferroviaire suisse. Elles règlent les processus d'exploitation opérationnels d'ordre supérieur ainsi que les principes de comportement applicables par le personnel ferroviaire. L'OFT désigne les chemins de fer, les lignes et les tronçons qui peuvent faire l'objet d'allègements et de simplifications conformément à l'art. 5 OCF.

3.3 Influence des exigences en matière d'interopérabilité

Dans le cadre du développement des PCT, il y a lieu de tenir compte, en vue de l'application des processus d'exploitation sur le réseau principal interopérable (annexe 6 OCF), des exigences des **spécifications techniques d'interopérabilité (STI OPE) « Exploitation et gestion du trafic »** (annexe 67 DE-OCF).

3.4 Date de référence

En règle générale, les PCT et leurs modifications entrent en vigueur le 1^{er} juillet ; des dérogations sont possibles.

Des mesures immédiates peuvent être prises en tout temps.

3.5 Élaboration

Les PCT sont élaborées par des groupes de travail sous l'égide de l'OFT. Au besoin, d'autres experts sont impliqués afin que ces groupes de travail bénéficient des connaissances spécialisées, établissent le lien avec la pratique et prennent en compte les besoins des entreprises ferroviaires. Les collaborateurs des entreprises ferroviaires et les experts auxquels l'OFT confie des tâches sont soumis au secret de fonction dans le cadre des activités en question. Ils n'ont pas droit à une indemnisation.

La collaboration inclut notamment la préparation et la participation aux réunions, l'élaboration de projets de textes et de variantes, la prise de position sur les propositions et les variantes, l'évaluation d'analyses de risques. De plus, les collaborateurs des entreprises ferroviaires devraient, dans la mesure du possible, faire valoir les intérêts de leur entreprise **ou les intérêts des groupes d'entreprises qu'ils représentent**. L'OFT peut verser des dédommagements au titre de mandats allant au-delà.

La structure des PCT est fonction des PCT actuelles ou peut être adaptée à de nouveaux besoins.

3.6 Consultation (des milieux intéressés)

L'OFT consulte les entreprises en temps utile avant de promulguer les PCT, en règle générale 10 mois avant la date prévue d'entrée en vigueur. Il fixe un délai de consultation approprié d'au moins 30 jours, en règle générale 60 jours.

Il y a lieu notamment de consulter :

- l'Union des transports publics (UTP),
- les détenteurs d'agréments de sécurité conformément à l'art. 5, al. 4, **OGFLCdF**,
- les détenteurs de certificats de sécurité conformément à l'art. 8c **OGFLCdF**,
- d'autres destinataires des prescriptions promulguées,

- et des personnes intéressées, à la demande de celles-ci.

Les mesures immédiates ne sont pas soumises aux dispositions du présent chiffre.

3.7 Corrections et promulgation

Les propositions issues de la consultation sont en règle générale traitées par les groupes de travail et les spécialistes en prescriptions de l'ECF. L'OFT décide en dernière instance. Le traitement des propositions fait l'objet d'un compte-rendu.

La promulgation a lieu au moins six mois avant l'entrée en vigueur. Les mesures immédiates ne sont pas concernées.

3.8 Entrée en vigueur, publication, commande

Les PCT sont munies d'un numéro de Recueil systématique du droit fédéral (RS). La date de leur entrée en vigueur est indiquée sur chaque page. Les modifications des PCT sont publiées sous forme de feuilles de remplacement ou de rééditions.

L'entrée en vigueur des PCT est publiée au moyen d'un renvoi dans le recueil officiel du droit fédéral avec indication du nom de l'organisme auprès duquel elles peuvent être obtenues (art. 1 et 5 de la loi sur les publications officielles, LPubl ; RS 170.512).

Les PCT sont disponibles sur demande avec mention du numéro du RS à l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL), vente des publications fédérales, 3003 Berne.

3.9 Documents de référence, délais de conservation

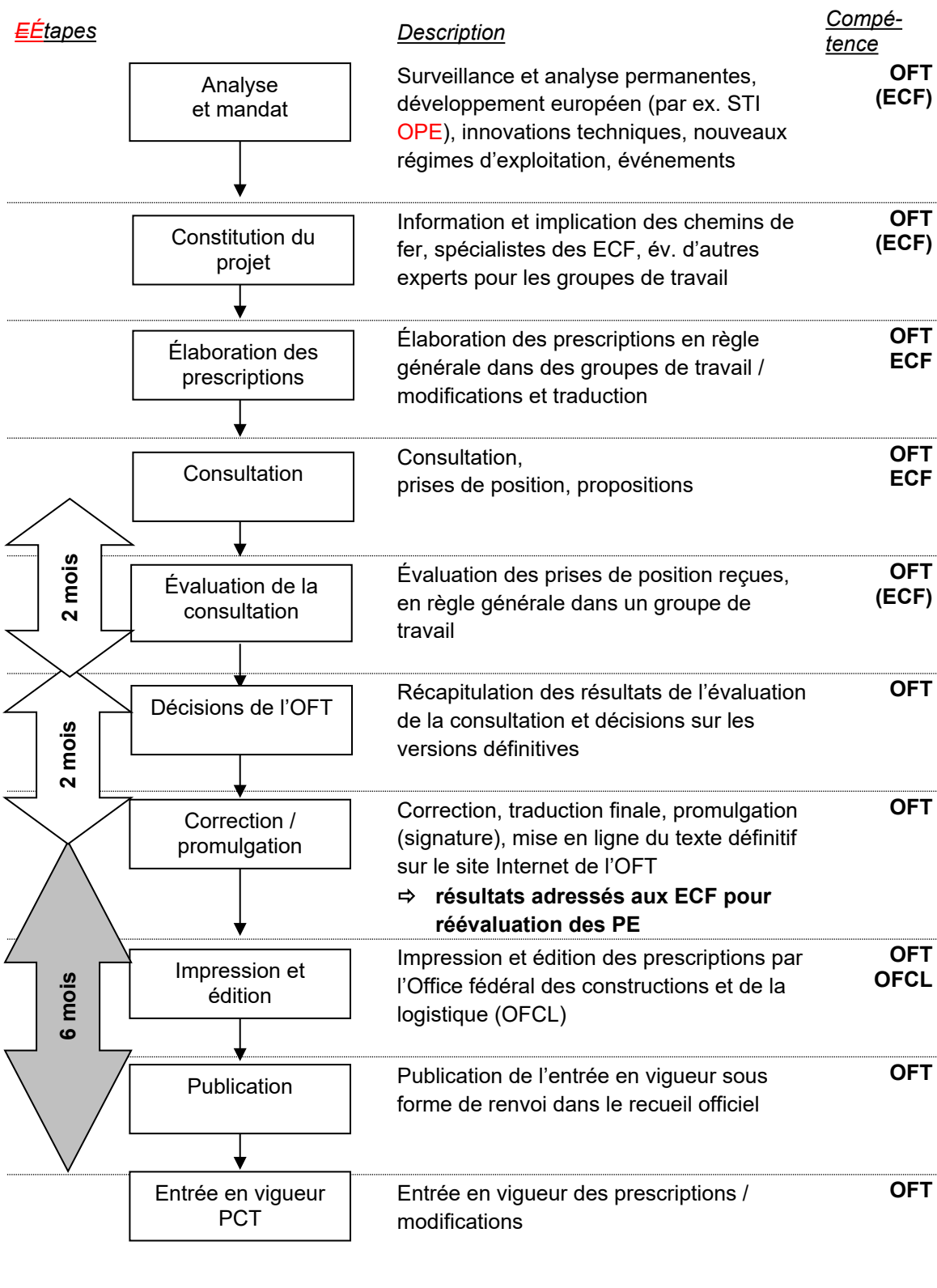
Seuls les documents de référence font foi. Les PCT sont rédigées en principe en allemand, en français et en italien. Le document de référence est muni de la signature originale de l'organe prescripteur. Les documents de référence des PCT sont conservés par l'OFT. Il existe un document de référence par langue de promulgation de la réglementation.

Les documents de référence des PCT, y compris toutes leurs modifications, sont conservés par l'OFT pendant une durée de 10 ans après la date de leur abrogation.

3.10 Processus d'élaboration des PCT

Le processus « Promulgation des PCT » est présenté ci-après sous forme d'un processus de travail.
(ECF = entreprise de chemin de fer)

Processus des prescriptions de circulation des trains



4 Liste des compléments :

Complément 1

Présentation de PE avec dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur

Complément 2

~~ETCS – b~~ Bases opérationnelles pour ~~le système~~ l'exploitation des tramways dans le cadre des PCT

Complément 3

Attribution des dispositions des PCT aux champs d'application partiels et aux fonctions

Complément 4

Analyse et mandat lors de l'élaboration des PE – incidence globale des prescriptions d'ordre supérieur

Complément 1 Présentation de PE avec dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur

Les PE avec dérogations doivent être soumises sous forme électronique au moyen de la requête électronique « Présentation de prescriptions d'exploitation » à la section Admissions et règles (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/contact/e-gesuche.html>).

Si, exceptionnellement, cela n'est pas possible, un courriel peut être transmis à homologation@bav.admin.ch après concertation avec l'OFT.

Modèle de texte :

Adresse : Office fédéral des transports
 Section Admissions et règles
Courriel : *homologation@bav.admin.ch*
 3003 Berne

Nous ... [entreprise de chemin de fer (en règle générale ETF ou GI)] ... avons l'intention de promulguer le ... [entrée en vigueur] ... la prescription d'exploitation ci-jointe ... [numéro d'enregistrement, titre] ... en vertu de l'art. ... [loi sur les chemins de fer ou ordonnance sur les chemins de fer, etc.]

Conformément à l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer et à l'art. 12 de l'ordonnance sur les chemins de fer, nous vous présentons cette réglementation en vous confirmant que toutes les instances concernées ont été consultées. Les documents peuvent être consultés dans nos locaux.

Nous dérogeons aux prescriptions d'ordre supérieur dans les dispositions de la prescription ci-après :

... [nouvelle réglementation] ... par dérogation à ... [réglementation d'ordre supérieur].

Nous motivons la/les dérogation/(s) comme suit : [motivation traçable (y c. preuve de la sécurité), sur la base de l'art. 5, al. 2, OCF ; cf. les indications au ch. 2.8.1 de la présente directive]

... [énumération de toutes les dérogations comme ci-dessus] ...

Nous déclarons les autres dispositions de la présente prescription conformes aux prescriptions d'ordre supérieur.

Nous vous demandons d'approuver les dérogations avant le ... au plus tard [date présumée de réception de l'OFT + 2 mois].

Pour toute demande de précision, veuillez-vous adresser au(x) interlocuteur(s) suivant(s) [..].

[L'entreprise ferroviaire]

[signature(s)]

Annexes :

- [...]

Complément 2 Bases opérationnelles pour l'exploitation des tramways dans le cadre des PCT-ETCS – bases opérationnelles pour le système dans le cadre des PCT

Remarque :

Les textes portant sur les bases opérationnelles pour l'exploitation des tramways dans le cadre des PCT, qu'il est prévu d'intégrer ici, figurent dans la fiche de développement « Tramway ». Nous vous prions d'indiquer vos commentaires à cet endroit.

A partir des PCT A2020, on suppose que le système technique remplit les conditions ci-après pour une exploitation avec ETCS Level 1 et 2 :

1. Généralités

1.1 Level 1 et 2

Un véhicule moteur autorisé pour un tronçon correspondant peut être mis en service. Les véhicules moteurs en commande multiple peuvent être séparés ou attelés si l'opération est autorisée pour le tronçon en question.

1.2 Level 2

Les annonces sont coordonnées avec les processus d'exploitation et la procédure est définie en conséquence (par un ordre à protocoler, contre quittance ou information). Les exigences relatives à la procédure correspondante sont respectées.

2 Circulation des trains

2.1 Level 2

Indépendamment du fait que des aiguilles se trouvent ou non entre la tête du train et le signal d'arrêt ETCS suivant, l'établissement d'un itinéraire doit être possible à partir de la queue du train (signaux de manœuvre ETCS arrêt). Des itinéraires supplémentaires sont ainsi possibles à partir du signal d'arrêt ou de position ETCS suivant. Départ comme circulation de train dans les modes d'exploitation « SR » (en cas de position inconnue) ou « OS » (en cas de position connue).

2.2 Level 2

Si plusieurs trains annoncés à la RBC se trouvent sur le même tronçon, il est nécessaire de s'assurer par le biais du système que seul le premier train dans le sens de marche reçoit une autorisation de circuler CAB.

2.3 Level 2

Un itinéraire de train peut toujours être établi sur un tronçon d'itinéraire qui n'est pas en dérangement. Le signal principal ETCS fictif présente l'image *avancer*. Malgré des conditions d'établissement manquantes (conditions au point de départ), le chef-circulation peut établir un itinéraire manuellement en tenant compte des PCT R 300.6, chiffre 1.1.2.

2.4 Level 2

Pour les trains avec arrêt prescrit, le système s'assure en exploitation normale que la fin de l'autorisation de circuler CAB est située après le point d'arrêt usuel.

3 Mouvements de manœuvre

3.1 Level 2

Dans la zone de vitesse conventionnelle, le passage en mode d'exploitation « Shunting » est en général autorisé par la RBC.

~~3.2 — Level 1 et 2~~

~~Pour les mouvements de manœuvre, la limite du système entre la signalisation extérieure et la signalisation en cabine se situe au niveau du panneau « début CAB » respectivement « fin CAB » (PCT R 300.2, ch. 6.1). La limite du système est le point de départ et le point d'arrivée des mouvements de manœuvre. Elle doit donc être configurée techniquement (technique de commande et installations de sécurité) sous la forme de tronçons séparés.~~

~~3.3 — Level 2~~

~~Du point de vue de l'exploitation, l'utilisation de la fonction « Override EOA » dans la zone incluse dans l'assentiment pour le mouvement de manœuvre est jugée non souhaitable (utilisation inutilement fréquente de l'OVR EOA [réduction de la conscience du personnel pour cette utilisation], courses avec télécommande par radio impossibles sur le tronçon). Les avantages attendus sont ainsi remis en cause et doivent être vérifiés.~~

~~4 — Configuration~~

~~4.1 — Level 2~~

~~L'emplacement des signaux d'arrêt et de position ETCS doit être coordonné avec les tronçons de ligne de contact.~~

~~4.2 — Level 2~~

~~Les signaux électriques de contrôle d'aiguille ne sont pas des points de départ ou d'arrivée pour les convois. Ils ne transmettent pas d'assentiment pour circuler. Ils ne doivent pas être observés par les convois ayant une autorisation de circuler CAB.~~

~~4.3 — Level 2~~

~~Les signaux selon les PCT R 300.2 doivent être transférés dans les bases (de configuration).~~

~~4.4 — Level 2~~

~~Les principes (de configuration) concernant l'emplacement des signaux fixes correspondent aux principes des PCT et des DE-OCF (39.3.b, ch. 2).~~

Complément 3 Attribution des dispositions des PCT aux champs d'application partiels et aux fonctions

Les définitions des champs d'application partiels et des fonctions ainsi que les tâches des GI et des ETF qui y sont liées sont réglées dans le R 300.1 des PCT.

L'attribution indicative des dispositions des PCT (chiffres) aux champs d'application partiels et aux fonctions respectives est disponible sur le site Web de l'OFT.

Complément 4 Analyse et mandat lors de l'élaboration des PE – incidence globale des prescriptions d'ordre supérieur

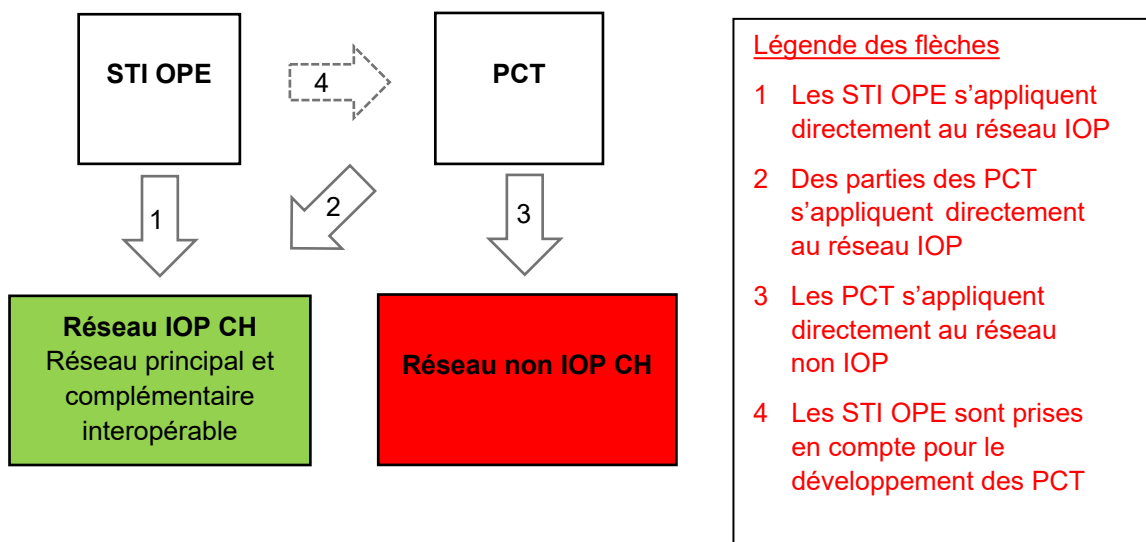
Le présent complément vise à aider les auteurs pour l'élaboration initiale et la modification des PE. Il y a lieu de tenir compte du contexte dans lequel s'inscrivent les PE à traiter à travers différentes perspectives, à l'aune des prescriptions d'ordre supérieur.

L'objectif est de déterminer précisément

- l'incidence des prescriptions d'ordre supérieur, en particulier les PCT et les STI OPE,
- l'association thématique des dispositions des PCT, y compris l'attribution aux champs d'application partiels.

1. Aperçu de l'incidence des PCT et des STI OPE

L'illustration ci-après présente l'incidence globale des STI OPE et des PCT en Suisse.



Les parties des PCT qui s'appliquent directement au réseau interopérable (IOP) (flèche 2) sont présentées à l'annexe 2 des PCT R 300.1.

2. Association thématique des dispositions des PCT, y compris attribution aux champs d'application partiels

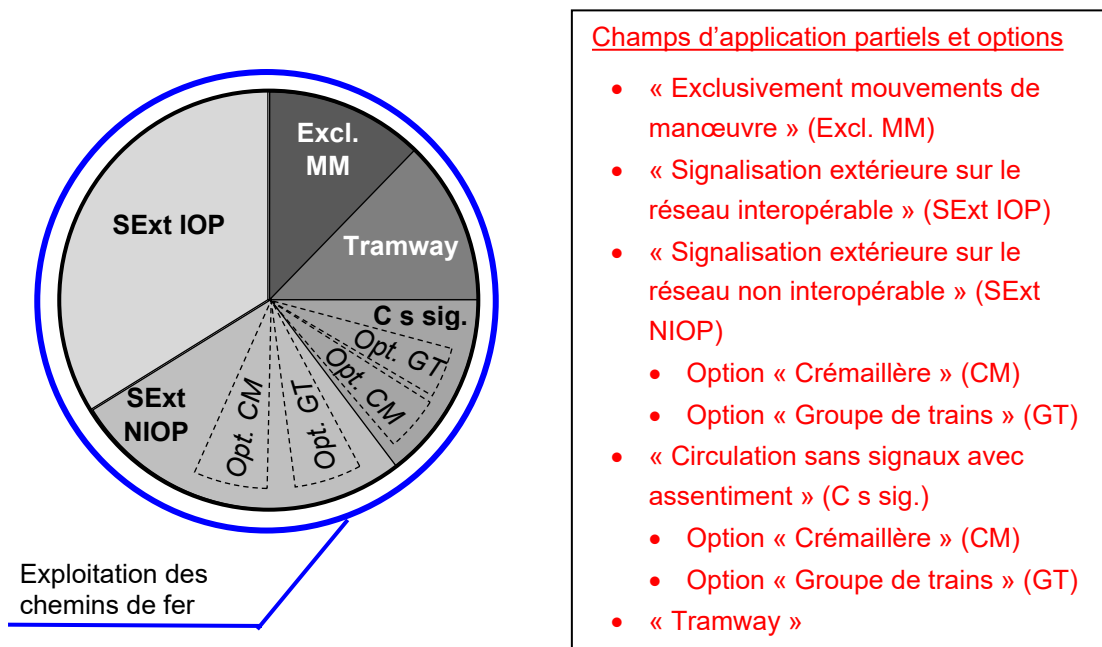
Les PCT reprennent les structures et les distinctions présentées ci-dessous.

a. Distinction entre l'exploitation ferroviaire et l'exploitation des tramways

Exploitation des chemins de fer
(exploitation ferroviaire et exploitation des tramways)

Hors chemins de fer internes à l'entreprise, sans raccordement à une infrastructure (sur la base d'une concession d'infrastructure)

b. Vue d'ensemble des champs d'application partiels et des options prévues à l'intérieur de ces derniers



Le diagramme circulaire contient les différents champs d'application liés aux PCT. L'abréviation correspondant au champ d'application partiel est inscrite en gras et les options correspondantes possibles (dans la même partie du diagramme) sont indiquées dans une typographie standard. Les champs d'application partiels sont décrits à l'annexe 1 des PCT R 300.1.

c. Vue d'ensemble des champs d'application partiels en association avec les éléments que constituent l'interopérabilité et la distinction entre l'exploitation des chemins de fer et l'exploitation des tramways

Interopérabilité

Les PCT s'appliquent dans leur intégralité aux chemins de fer non interopérables (contour rouge) et en partie aux chemins de fer interopérables. Cet aspect est indiqué dans les PCT (R 300.1).

Les STI OPE s'appliquent (directement) aux chemins de fer interopérables (contour vert). Pour de plus amples informations, cf. la « Directive Exigences IOP imposées aux tronçons du réseau complémentaire (Dir. IOP) ».

L'application des STI OPE et des PCT est la même que ce soit pour le réseau principal interopérable ou le réseau complémentaire interopérable.

Distinction entre l'exploitation ferroviaire et l'exploitation des tramways

Les PCT s'appliquent à tous les types d'exploitation des chemins de fer (contour bleu foncé). À cet égard, une distinction est opérée entre l'exploitation ferroviaire (fond bleu) et l'exploitation des tramways (fond orange).

