



Référence : BAV-521.110.0-2/31/6/5

Votre référence :

Ittigen, le 23 octobre 2025

L'Office fédéral des transports (OFT)

dans l'affaire

**Entreprises suisses de transport ferroviaires de marchandises
Propriétaires de wagons ayant leur siège en Suisse
Responsables de la maintenance de véhicules inscrits à ce titre au registre suisse des véhicules**
(par courriel)

concernant

des mesures relatives à la sécurité des wagons

I a constaté :

1. Le 10 août 2023, le train de marchandises n° 45016 a déraillé dans le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG).
2. Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) a enquêté sur l'événement et publié un rapport intermédiaire le 22 septembre 2023. Les premières conclusions de l'enquête ont montré une similitude avec les ruptures de roues qui avaient fait l'objet de la première procédure « *JNS Broken wheels* ». Dans sa recommandation de sécurité n° 184, le SESE a recommandé à l'OFT de demander à l'ERA¹ de convoquer une « procédure JNS² ». L'objectif de cette procédure est de développer des mesures harmonisées à l'échelle européenne afin de résoudre les problèmes de sécurité de manière efficiente et durable.
3. La première réunion de la *task force JNS « Accident in the Gotthard base tunnel with focus on broken wheels »* (Accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard avec accent sur les ruptures de roues) s'est tenue le 6 décembre 2023. Des spécialistes de l'OFT ont participé activement à l'élaboration des mesures. L'ERA a publié le rapport final (version 2.0) le 11 juillet 2024 et la version 3.0 le 4 avril 2025 (remaniement pour améliorer la compréhension). Le rapport contient des recommandations concernant les mesures de minimisation des risques pour les types d'essieux BA004, BA390, Db-004sa, RI025, R32 et BA304.

¹ Agence ferroviaire de l'Union européenne / *European Union Agency for Railways*

² Secrétariat du réseau commun / *Joint Network Secretariat*



Ces recommandations du *JNS* complètent ou remplacent celles que la *task force* « *Broken Wheels* » du *JNS* avait déjà adoptées en 2017 et 2019 dans le cadre de procédures similaires.

4. Dans un courrier daté du 6 septembre 2024 (Déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard – Consignes de mise en œuvre des mesures de la *task force* *JNS* « *Broken Wheels* » par les responsables), l'OFT a ordonné aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) de mettre en œuvre ces consignes. L'OFT contrôle cette mise en œuvre dans le cadre de ses activités de surveillance régulières et les services responsables de la maintenance ont été invités à mettre en œuvre ces consignes.
5. Dans son courrier du 13 mars 2025 (Déraillement d'un train marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard – Réactivation de la *task force* *JNS* « *Broken Wheels* » concernant d'autres séries d'essieux), l'OFT a recommandé d'étendre la mise en œuvre des mesures à d'autres types d'essieux (BA 303, RI 101, BA 005), sur la base des conclusions d'un examen de train mené en Italie. L'OFT contrôle la mise en œuvre de cette recommandation dans le cadre de ses activités de surveillance régulières.
6. Le SESE a publié le rapport final sur l'accident du TBG le 27 mai 2025. Le rapport expose les causes du déraillement du train de marchandises n° 45016 et constate un problème systématique. Le SESE a formulé trois recommandations de sécurité à l'attention de l'ERA. Il recommande premièrement d'étendre les mesures de limitation des risques inhérents à l'exploitation des wagons, proposées par la *task force* *JNS*, à tous les types d'essieux équipés de semelles de frein en matériau composite, deuxièmement d'adapter les prescriptions de maintenance pour ces types d'essieux en termes d'intervalle et de méthodologie, et troisièmement de commander une étude sur l'influence des semelles de frein en matériau composite sur les contraintes thermiques des roues. L'OFT n'a pas connaissance d'une prise de position de l'ERA concernant les recommandations de sécurité.
7. Dans son rapport sur la sécurité 2024, l'OFT fait état d'une lacune sécuritaire concernant la maintenance des wagons :
Les détenteurs de wagons et les entreprises de transport ferroviaire (ETF) du secteur du fret ont conclu un « contrat uniforme d'utilisation (CUU) » de droit privé pour régler leur collaboration. Quelques parties de ce contrat sont en contradiction avec les prescriptions légales en vigueur dans toute l'Europe. Certaines prescriptions du CUU créent ainsi un flou dans la répartition des responsabilités en matière de sécurité entre les ETF, les détenteurs de wagons et les ECE. Cela concerne par exemple les examens avant la première utilisation du véhicule et avant le départ des trains, ou le traitement des dommages survenus en cours de route. Cela peut conduire à ce que les tâches des ECE soient déléguées aux ETF d'une manière juridiquement indéfendable et à ce que les défauts ne soient pas réparés ou le soient trop tard.
8. Le 2 juin 2025, les CFF ont annoncé dans un communiqué de presse qu'ils estiment trop élevé le risque d'accident dans le transport de marchandises, conformément aux conclusions du rapport final du SESE. Les CFF cesseront progressivement de faire circuler des wagons équipés de semelles de frein LL tant que les autorités n'auront pas pris de mesures durables en matière de modernisation et d'entretien. L'essentiel de cette suppression aura lieu d'ici à fin 2025.
9. Le 26 juin 2025, afin de discuter des mesures potentielles, l'OFT a organisé une première table ronde avec des représentants du secteur, qui ont été invités à lui soumettre les mesures à court et moyen terme qu'ils jugent possibles et judicieuses pour améliorer la sécurité du transport de marchandises.
10. Le 7 août 2025, l'OFT a organisé une deuxième table ronde avec des représentants du secteur. Les mesures proposées ont été discutées et un train de mesures possibles a été esquissé.

11. Au cours de la semaine du 25 au 30 août 2025, l'OFT a reçu notamment d'autres prises de position de la part d'économiesuisse, des ETF et du groupe HUPAC sur les mesures prévues et discutées lors des tables rondes.
12. Le 11 septembre 2025, l'OFT a ordonné des mesures relatives à la sécurité des wagons.
13. À la suite de la notification de la décision, plusieurs entretiens ont eu lieu avec les acteurs du secteur, qui ont permis d'établir de nouvelles conclusions concernant les possibilités de mise en œuvre des mesures.
14. Les ECE qui ont participé aux entretiens ont démontré qu'il est absolument nécessaire que le premier examen technique des wagons ait lieu dans un atelier stationnaire. Les exigences de qualité du système de maintenance des ECE et l'équipement des ateliers mobiles ne permettent actuellement pas d'examen technique mobile des wagons.
15. Les ECE ont aussi démontré que le système des examens techniques des wagons ne peut pas encore être combiné à d'autres mesures de maintenance ou de réparation. C'est pourquoi le premier examen technique des wagons est généralement réalisé en tant que mesure distincte.
16. Il ressort des premières estimations vérifiables des ECE (entre autres le nombre de wagons circulant en Suisse, les capacités des ateliers, le temps requis par wagon) qu'environ 20 % seulement des wagons concernés pourront être soumis à un examen technique d'ici à l'expiration du délai transitoire le 31 décembre 2025.
17. Le 9 octobre 2025, l'OFT a donc décidé d'adapter le délai de mise en œuvre.
18. Le 10 octobre 2025, VTG Rail Europe GmbH a formé un recours contre ces deux décisions (A-7816/2025 et A-7842/2025) auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF).
19. Le 10 octobre 2025 également, MFD Rail GmbH et al. ont formé un recours auprès du TAF (A-7839/2025).
20. Par décisions provisoires du 14 octobre 2025, le TAF a invité l'autorité inférieure à présenter, dans un délai non prorogeable expirant le 27 octobre 2025, une prise de position sur la demande des recourants visant à rétablir l'effet suspensif.

II a pris en considération :

A Formellement :

1. Conformément à l'art. 10 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, (LCdF ; RS 742.101), la construction et l'exploitation des chemins de fer sont soumises à la surveillance du Conseil fédéral ; l'autorité de surveillance est l'OFT.

Conformément à l'art. 9 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1), l'OFT veille à ce que les exigences en matière de sécurité soient respectées. Le cas échéant, il ordonne la mise en conformité avec les prescriptions.

En vertu de l'art. 17, al. 4, LCdF, les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation.

Conformément à l'art. 17b LCdF, est responsable de la maintenance d'un véhicule la personne inscrite à ce titre au registre des véhicules admis en Suisse. En vertu de l'article 5j OCF, l'organisme responsable de la maintenance doit exploiter un système de maintenance qui réponde aux exigences, entre autres, de l'art. 14, par. 2, de la directive (UE) 2016/798³, d'après lequel l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité.

³ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte), version du JO L 138 du 26.5.2016, p. 102

Conformément à l'art. 19 LCdF, l'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers.

Conformément à l'art. 12 LCdF, l'OFT a le droit d'annuler les décisions et les dispositions prises par les organes ou les services de l'entreprise de chemin de fer ou d'en empêcher l'exécution lorsqu'elles violent la présente loi, la concession ou des conventions internationales ou lèsent d'importants intérêts nationaux.

2. Les entreprises

- doivent être en possession d'une autorisation d'accès au réseau et/ou d'un certificat de sécurité conformément à l'article 8c LCdF (ETF) ;
- doivent disposer d'une inscription au registre des véhicules admis conformément à l'art. 17a LCdF (détenteurs) ;
- ont été inscrites au registre des véhicules admis conformément à l'art. 17b LCdF en tant que personnes responsables de la maintenance (ECE).

3. En vertu de l'art. 89 LCdF, l'OFT peut retirer des autorisations, des permis ou des certificats provisoirement ou définitivement, ou en restreindre la validité lorsqu'il y a infraction à la [LCdF] ou à ses dispositions d'exécution ou lorsque les restrictions ou charges liées à l'octroi de l'autorisation, du permis ou du certificat ne sont pas observées. Le cas échéant, les employés, les sous-traitants ou les membres des organes d'une entreprise ferroviaire concessionnaire [...] qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de ces fonctions lorsque l'OFT le requiert, conformément à l'al. 3.

4. Conformément à l'art. 39 de la loi du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA ; RS 172.021), l'autorité peut exécuter ses décisions lorsque la décision ne peut plus être attaquée par un moyen de droit. En vertu de l'art. 41 PA, l'autorité peut faire exécuter la décision, aux frais de l'obligé, par elle-même ou par un tiers mandaté. L'autorité menace l'obligé de l'exécution par substitution et lui impartit un délai suffisant pour s'exécuter. L'autorité le rend attentif aux sanctions pénales.

5. Conformément à l'art. 58 PA, l'OFT peut, jusqu'à l'envoi de sa réponse, procéder à un nouvel examen de [ses] décisions. Il peut le faire sur demande de l'une des parties ou d'office. En l'occurrence, les allégués des recourants dans les procédures A-7816/2025, A-7842/2025 ainsi que A-7839/2025 donnent lieu à un réexamen des décisions du 11 septembre et du 9 octobre 2025.

6. La compétence de l'OFT en la matière est donc établie.

B Matériellement :

1. Risques identifiés à la suite des incidents de ruptures de roues

Le rapport d'enquête sur l'accident survenu dans le TBG le 10 août 2023 montre que d'autres ruptures de roues et donc des déraillements sont possibles dans le transport de marchandises. Les mesures prises jusqu'à présent au niveau international et national ne couvrent qu'une partie des roues potentiellement problématiques, car selon le SESE, toutes les roues freinées par des semelles de frein en matériau composite, c'est-à-dire *de facto* tous les wagons circulant aujourd'hui en Suisse, pourraient être concernés. C'est pourquoi le SESE recommande des mesures plus poussées au niveau européen.

Le réseau ferroviaire suisse est très fréquenté et exploité en trafic mixte. De plus, la densité de population est très élevée le long de nombreux tronçons importants pour le fret. Les conséquences potentielles d'un déraillement dans le transport de marchandises sont donc très graves, car elles

peuvent entraîner, par exemple, une collision avec un train de voyageurs ou la propagation de marchandises dangereuses dans une agglomération densément peuplée.

Compte tenu de la probabilité non négligeable et entachée de grandes incertitudes d'un événement supplémentaire et de son ampleur potentiellement très importante, l'OFT estime que le risque est trop élevé dans l'état actuel des choses. Cette évaluation correspond à celle des CFF, la plus grande entreprise ferroviaire de Suisse, qui a prévu des mesures en profondeur dans le cadre de son système de gestion des risques et de la sécurité si aucune autre mesure n'est ordonnée par les autorités.

2. Mesures à prendre

Sur la base des principes d'interopérabilité, le risque actuel de rupture de roues doit être abordé au niveau international afin d'éviter que des solutions ne soient mises en œuvre au niveau national ou même au niveau des entreprises. Dans cet esprit, l'OFT a demandé la mise en place d'une procédure *JNS* et a activement participé aux travaux de la *task force*. L'OFT constate actuellement qu'aucune mesure harmonisée au niveau international ne permettra d'éliminer rapidement le danger. Sur la base de son évaluation du risque, l'OFT, en tant qu'autorité nationale de sécurité, se voit donc dans l'obligation d'agir lui-même dans son domaine de compétence. À cette fin, il a élaboré plusieurs mesures visant à remplacer ou à compléter autant que possible les mesures prises par les différentes entreprises et à permettre ainsi une harmonisation au moins au niveau national. Ces mesures se fondent notamment sur des propositions du secteur (en particulier des détenteurs de wagons et des ETF) et tiennent compte, dans la mesure du possible, des prises de position des parties prenantes concernées.

3. Contrainte thermique des essieux

Dans son rapport final (version 3.0) du 4 avril 2025, le *JNS* a défini différentes mesures en rapport avec l'enquête sur l'accident du tunnel de base du Saint-Gothard – ruptures de roue. Il a ainsi recommandé de ne plus considérer les roues de type BA004 et les types de roues comparables comme des roues thermostables.

Dans sa recommandation de sécurité n° 205, le SESE recommande d'étendre les mesures de limitation des risques en exploitation proposées par la *task force* du *JNS* à tous les types d'essieux freinés par des semelles de frein en matériau composite. La date de mise en œuvre de la recommandation de sécurité en Europe n'est pas encore connue à l'heure actuelle. L'OFT estime qu'il est dès à présent nécessaire de mettre en œuvre la mesure relative aux roues thermostables en Suisse.

4. Diamètre minimal des roues

Dans son rapport final du 4 avril 2025, le *JNS* a défini différentes mesures en rapport avec l'enquête sur l'accident du tunnel de base du Saint-Gothard – ruptures de roues. Il a ainsi été recommandé, pour le type de roue BA004 et assimilés, d'augmenter encore de 4 mm la limite d'exploitation, déjà portée de 840 mm à 860 mm en 2019, pour la porter à 864 mm. Cette nouvelle augmentation repose sur l'évaluation des incidents survenus après l'accident du Saint-Gothard, qui ont montré que la limite d'usure de 860 mm choisie jusqu'alors était trop faible. Étant donné que les nouvelles dimensions-limites d'exploitation ne peuvent être déterminées que partiellement en cours d'exploitation, le *JNS* a également introduit une valeur de 880 mm pour le dernier reprofilage, dont le non-respect est défini comme un changement significatif et doit être signalé conformément au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (CSM REA).

Dans une note de service adressée par l'OFT au *JNS* le 31 mai 2024, les types de roues BA303, RI101, BA304 et BA005 ont été signalés comme types comparables. Seul le type BA304 a été ajouté à la liste des types de roues comparables examinés par le *JNS*. Le type BA303 et son type

comparable RI101 ont été rejetés par les participants du JNS, car un critère de comparaison n'était pas applicable. L'incident survenu le 28 novembre 2024 à Domodossola, impliquant une roue fissurée, montre que les roues du type BA303 et du type assimilé RI101 peuvent également être concernées. Le type BA005 n'a pas été ajouté à la liste du JNS des types de roues concernés, car il n'est prévu que pour une charge par essieu de 20 tonnes. Ces 20 tonnes distinguent le type de roue BA005 du type BA004, qui est homologué pour 22,5 tonnes. Les modèles BA004 et BA005 se distinguent par les paramètres d'alésage du moyeu, mais sont identiques au niveau du voile et de la jante de la roue, et sont donc comparables pour l'OFT en ce qui concerne les critères essentiels. En outre, des incidents avec des charges par essieu faibles ont été constatés, et la contrainte thermique peut varier en fonction de la composition du train pour les différents wagons, indépendamment de leurs charges par essieu effectives. Sur la base des éléments susmentionnés, l'OFT complète la liste du JNS des types de roues comparables identifiés en y ajoutant les types de roues BA005, BA303 et RI101.

5. Examen technique des wagons

Dans son rapport final du 4 avril 2025, le JNS a défini différentes mesures en rapport avec l'enquête sur l'accident du tunnel de base du Saint-Gothard – rupture de roues. Il a ainsi recommandé, pour le type de roue BA004 et assimilés, de procéder à une inspection visuelle des roues à chaque remplacement des semelles de frein, et en particulier lors de réparations dans les ateliers.

Dans sa recommandation de sécurité n° 205, le SESE recommande d'étendre les mesures de limitation des risques en exploitation, proposées par la *task force* du JNS, à tous les types d'essieux freinés par des semelles de frein en matériau composite. La date de mise en œuvre de la recommandation de sécurité en Europe n'est pas encore connue à l'heure actuelle. L'OFT estime qu'il est nécessaire de mettre en œuvre la mesure concernant les vérifications à vue des roues en Suisse.

Le schéma de certification relatif au règlement ECE prévoit que des activités de maintenance proches de l'exploitation (niveau de maintenance 2) doivent être effectuées entre les courses sous la responsabilité de l'ECE. L'OFT constate que la mise en œuvre de la maintenance proche de l'exploitation (niveau 2) n'est actuellement pas encore suffisamment réglementée et introduite et qu'elle constitue une lacune du système à prendre au sérieux. L'OFT se réserve le droit d'ordonner, en complément de la charge relative à l'inspection visuelle des roues, une extension de l'examen technique des véhicules (niveau de maintenance 2).

Pour déterminer les intervalles kilométriques, l'OFT se base notamment sur le kilométrage des cas connus à ce jour des fissures et des ruptures de roues. À l'heure actuelle, les données disponibles ne sont pas suffisamment fiables pour définir des critères précis, d'autant plus que chaque roue devrait être examinée individuellement en fonction de sa fabrication et, surtout, de son utilisation en exploitation.

Afin que le respect de ces activités de niveau de maintenance 2 et la prise en compte des critères correspondants pour les intervalles puissent produire leurs effets dans l'exploitation, il est nécessaire que les acteurs échangent leurs données entre eux. Concrètement, les services responsables de la maintenance doivent indiquer aux ETF quels wagons ont été contrôlés et respecter les intervalles prévus. De leur côté, les ETF ne pourront plus intégrer de wagons dans leurs trains sans ces informations.

6. Déclaration d'engagement volontaire des détenteurs de véhicules

Les détenteurs de véhicules ont exprimé à plusieurs reprises leur intention de prendre des mesures à plus long terme afin de réduire considérablement les risques de rupture de roue. Il s'agit de mesures concernant l'acquisition de nouveaux essieux ou leur maintenance, à savoir :

- Remplacement des types d'essieux BA004, BA390, Db-004sa, RI025, R32, BA304, BA303, RI101 et BA005 ainsi que des types d'essieux comparables au type BA004 par des types de construction non concernés lors d'un niveau de maintenance IS3 (remplacement des roues) ;

- Application de critères de conception visant à augmenter la résistance thermomécanique des roues conformément à l'état actuel de la technique ;
- Application des prescriptions relatives à la détectabilité des contraintes thermiques excessives à l'aide d'une peinture thermosensible sur les roues, conformément à l'état actuel de la technique.

L'OFT privilégie ce procédé et part du principe que cette mesure sera mise en œuvre de manière prospective, indépendamment d'autres mesures.

7. Mesures prises par les détenteurs de véhicules concernant les essieux freinés par la table de roulement avec semelles de frein en matériau composite

Dans le cadre de la deuxième table ronde, le 1^{er} août 2025, les détenteurs de véhicules ont présenté à l'OFT une liste des mesures déjà mises en œuvre pour améliorer la sécurité des wagons. Il s'agit des mesures suivantes :

- Examen des essieux à intervalles réguliers dans le cadre des révisions des véhicules et du reprofilage principalement lié à l'usure, ainsi que lors du remplacement des semelles de frein et de l'inspection visuelle conformément au catalogue européen d'inspection visuelle des essieux (EVIC) des wagons ;
- Réalisation d'une table de roulement sans fissure et surveillance de l'état de tension interne lors de chaque reprofilage ;
- Mise en œuvre de l'annexe 10 du CUU concernant les contrôles des essieux équipés de semelles de frein LL ;
- Reprofilage des essieux et contrôles lors de mesures de maintenance du profil des essieux liées à l'usure, conformément aux valeurs limites d'exploitation de l'annexe 9 du CUU
- Interdiction d'utiliser des semelles de frein LL sur les véhicules neufs ;
- Achat de roues monobloc uniquement avec des contraintes de pression internes dans la jante et application des critères de conception du rapport « *JNS Accident Saint-Gothard base tunnel – broken wheels* ».

L'OFT considère ces mesures comme nécessaires et efficaces pour accroître la sécurité des wagons. Il part du principe que ces mesures continueront à être prises indépendamment d'autres mesures.

8. Test acoustique (test au marteau) sur des essieux freinés par la table de roulement avec des semelles de frein en matériau composite lorsque l'ETF examine le train

Le 28 novembre 2024, lors d'un examen de train à Domodossola, une roue présentant des fissures a été découverte grâce à un test acoustique. Cela démontre qu'un test acoustique sur le terrain peut être tout à fait pertinent et approprié pour détecter des roues fissurées ou brisées. Cela suppose toutefois que les conditions d'exploitation permettent de le réaliser avec le soin nécessaire. De plus, ce test doit être effectué par des collaborateurs expérimentés et formés à cette tâche.

Le test acoustique dans le cadre de l'examen du train est une mesure de soutien.

9. Sensibilisation du personnel des locomotives à la dynamique de roulement afin d'éviter les contraintes thermiques excessives des roues

Le personnel des locomotives peut contribuer à éviter les contraintes thermiques excessives des roues par son style de conduite, permettant ainsi de diminuer les mesures d'entretien dans les ateliers. Des recommandations concrètes à l'attention des ETF figurent dans le rapport *JNS* « *Consequences of unintended brake applications with LL blocks* » (lien : [JNS NP LL brake blocks Final report v2.0.pdf](#)).

L'OFT part du principe que les ETF examinent ces mesures et les mettent en œuvre dans la mesure où elles sont réalisables et appropriées.

10. L'OFT recommande aux destinataires de la présente décision de commander conjointement une étude sur l'influence des semelles de frein en matériau composite sur la contrainte thermique des roues. Cette étude devrait ensuite servir à perfectionner l'intervalle et la méthodologie des prescriptions de maintenance des essieux.
11. L'OFT recommande aux destinataires de la présente décision de ne plus utiliser à l'avenir les types d'essieux mentionnés et assimilés et de veiller, lors du développement futur de wagons, à séparer les fonctions de guidage et de freinage.
12. En raison des facteurs encore inconnus dans le contexte de la propagation des fissures dans la roue, il est envisageable d'adapter les mesures ordonnées si de nouvelles connaissances sont disponibles. À l'heure actuelle, il n'est toutefois pas possible, pour garantir la sécurité, d'ordonner des mesures moins strictes ni d'y renoncer complètement, comme le demandent certaines prises de position.
13. Le courrier de l'OFT au secteur mentionné au ch. I:/ 4. reste valable, il est complété par la présente décision. Lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle version du rapport final du JNS mentionné au ch. I:/ 3., il s'agit d'appliquer la version 3.0. Il n'y a aucune contradiction entre le courrier cité et la présente décision.
14. Le courrier de l'OFT au secteur mentionné au ch. I:/ 5. est remplacé par la présente décision.
15. Conformément à l'art. 55, al. 2, PA, sauf si la décision porte sur une prestation pécuniaire, l'autorité inférieure peut y prévoir qu'un recours éventuel n'aura pas d'effet suspensif. Dans le cas présent, une telle décision est nécessaire afin de réduire rapidement le risque de rupture des roues, car la mise en œuvre des mesures ordonnées ne peut être reportée jusqu'à ce qu'un jugement exécutoire ne soit rendu.
16. La présente décision ne dispense pas les destinataires de leur obligation de vérifier, dans le cadre de leurs compétences et responsabilités respectives, si les mesures ordonnées sont suffisantes ou s'ils doivent prendre ou mettre en œuvre d'autres mesures ou des mesures supplémentaires afin de garantir la sécurité. En effet, la sécurité ferroviaire relève en premier lieu de la responsabilité des entreprises concernées. L'intervention de l'autorité de surveillance ne modifie en rien ces responsabilités.
17. L'obligation faite aux ECE de veiller à ce que les véhicules dont elles assurent l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité implique notamment celle de connaître l'état des véhicules. Cela comprend, entre autres, la date, le contenu et le résultat du dernier examen technique du véhicule ainsi que le kilométrage parcouru depuis lors. Si une ECE ne dispose pas des informations nécessaires, il découle directement de ces obligations légales la nécessité de prendre immédiatement les mesures requises. Une injonction de l'OFT à cet effet n'est pas nécessaire.
18. La présente décision relative aux transports en Suisse a également un effet indirect sur les entreprises dont le siège se trouve en dehors de la Suisse. Par conséquent, les ETF titulaires d'un certificat de sécurité pour la Suisse doivent informer leurs partenaires concernés en dehors de la Suisse (ETF partenaires, ECE, détenteurs de wagons).
19. Toute personne qui sollicite une prestation de l'OFT est tenue de s'acquitter d'un émolument conformément à l'art. 2 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-TP ; RS 742.102). Compte tenu de la charge de travail, de l'intérêt et de l'utilité pour les instances assujetties à l'émolument, ainsi que de leur participation active dans le cadre des tables rondes « Sécurité des wagons », l'OFT renonce à percevoir un émolument en vertu de l'art. 9, al. 1, OEmol-TP.

20. Conformément à l'art. 36, al. 3, de la loi du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD ; RS 235.1), les organes fédéraux peuvent en outre communiquer des données personnelles, d'office, dans le cadre de l'information officielle du public, ou en vertu de la loi du 17 décembre 2004 sur la transparence (LTrans ; RS 152.3), si les conditions suivantes sont réunies : les données sont en rapport avec l'accomplissement de tâches publiques [et] la communication répond à un intérêt public prépondérant. Il en va de même pour les données relatives aux personnes morales, conformément à l'art. 57s, al. 4, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). Étant donné qu'il existe un intérêt public prépondérant au contenu de la présente décision, seuls les noms des personnes physiques qui n'ont pas signé la présente décision doivent être masqués.

III décide :

1. Les décisions de l'OFT du 11 septembre 2025 et du 9 octobre 2025 concernant les mesures relatives à la sécurité des wagons sont abrogées.
2. Pour tous les essieux de wagons de fret freinés par la table de roulement
Les essieux freinés par la table de roulement doivent être considérés comme non thermostables, indépendamment du marquage figurant sur les couvercles de boîte d'essieu. La vérification d'une contrainte thermique excessive des essieux doit être effectuée conformément aux prescriptions du « *JNS report Accident Saint-Gothard base tunnel – broken wheels* » (version 3.0).
Les essieux soumis à une contrainte thermique excessive en exploitation doivent être signalés à l'ECE dès leur détection ou être directement confiés au service de maintenance.
3. Pour les wagons équipés d'essieux freinés par la table de roulement des types BA004, BA390, Db-004sa, RI025, R32, BA304, BA303, RI101 et BA005, ainsi que des types d'essieux comparables au type BA004
La personne responsable de la maintenance doit vérifier si les types d'essieux sont comparables sur la base du « *JNS report Accident Saint-Gothard base tunnel – broken wheels* » (version 3.0).
Le diamètre minimal des essieux pour les types mentionnés ci-dessus est de 864 mm pour l'exploitation des wagons.
Les essieux dont le diamètre est inférieur à 864 mm doivent être confiés au service de maintenance.
4. Pour les wagons équipés d'essieux freinés par la table de roulement et des semelles de frein en matériau composite
L'entité chargée de l'entretien (ECE) doit régulièrement procéder à un examen technique des wagons. Elle peut confier cette tâche à des tiers.
L'examen technique des wagons peut être effectué à l'occasion d'autres mesures de maintenance.
L'examen technique des wagons comprend au moins une inspection visuelle de l'ensemble des essieux afin de détecter d'éventuelles fissures sur la table de roulement, le voile et la jante de la roue, conformément au rapport du JNS, ainsi que toute contrainte thermique excessive, le diamètre minimal des essieux et d'autres dommages sur la table de roulement, tels que des écaillages, apports de matière, méplats, rainures, creux de la table de roulement et bavures. En plus de l'inspection visuelle, il faut effectuer un test acoustique sur les roues.
L'examen technique des wagons doit être conforme aux consignes de la personne responsable de la maintenance.
Les essieux présentant un ou plusieurs défauts constatés doivent être confiés au service de maintenance à l'occasion de l'examen technique du wagon.

L'examen technique des wagons doit être effectué selon les intervalles suivants, en fonction du kilométrage, du type de semelle de frein et du diamètre des essieux pour chaque wagon.

Wagons équipés d'essieux freinés par la table de roulement d'un diamètre nominal de 920 mm et de semelles de frein de type LL :

- tous les 50 000 km pour les wagons équipés d'essieux dont au moins un présente un diamètre inférieur ou égal à 880 mm ;
- tous les 100 000 km pour les wagons équipés d'essieux dont le diamètre est supérieur à 880 mm.

Wagons équipés d'essieux freinés par la table de roulement d'un diamètre nominal de 920 mm et de semelles de frein de type K :

- tous les 100 000 km pour les wagons équipés d'essieux dont au moins un présente un diamètre inférieur ou égal à 880 mm ;
- tous les 200 000 km pour les wagons équipés d'essieux dont le diamètre est supérieur à 880 mm.

Le kilométrage est calculé à partir du dernier examen technique du wagon, lors duquel l'intégrité des essieux a fait l'objet d'au moins une inspection visuelle pour détecter des fissures et autres dégâts, même si cette inspection a eu lieu avant la publication de la présente décision.

L'ECE consigne les défauts constatés lors des examens techniques des wagons dans le rapport d'activité annuel. Ce dernier doit contenir les informations suivantes concernant :

- le nombre de wagons examinés;
- le nombre d'essieux examinés ;
- les indications du type et du diamètre des essieux et les défauts constatés qui ont été transmis au service de maintenance avec
 - des fissures dans la table de roulement, le voile et la jante de la roue, comme indiqué dans le rapport du JNS ;
 - une contrainte thermique excessive ou
 - d'autres dommages sur la table de roulement des essieux, tels que des écaillages, apports de matière, méplats, rainures, creux de la table de roulement et bavures;
- les indications sur le règlement de maintenance appliqué lors des examens.

Avant d'être acheminé sur le réseau ferré suisse à voie normale par une ETF, chaque wagon doit être accompagné d'un certificat attestant que l'examen technique a été effectué dans le respect des intervalles d'examen susmentionnés. La gestion de ces certificats doit être organisée de manière que l'ETF puisse vérifier la présence d'un certificat avant d'intégrer un wagon à un train.

5. Test acoustique (test au marteau) sur les essieux équipés de freins à semelles composites

Dans le cadre de la visite technique du train, les ETF effectuent un test acoustique conformément au « *rapport JNS Accident Saint-Gothard base tunnel – broken wheels* », dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent.

6. La mise en œuvre des mesures mentionnées au ch. III: 4 doit commencer immédiatement, mais doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2026.

7. La mise en œuvre des mesures mentionnées aux ch. III:/2, 3 et 5 doit commencer immédiatement, mais doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2025.

8. Les éventuels recours contre les chiffres 1 à 8 et 13 du présent dispositif ne peuvent pas avoir d'effet suspensif.

9. La présente décision complète les consignes de l'OFT figurant dans le courrier « Déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard – Consignes de mise en œuvre des mesures de la *task force JNS* « *Broken Wheels* » par les responsables » du 6 septembre 2024. Lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle version du rapport final du JNS conformément au ch. I./ 3., il s'agit d'appliquer la version 3.0. Il n'y a aucune contradiction entre le courrier cité et la présente décision.
10. La présente décision remplace la recommandation de l'OFT figurant dans le courrier « Déraillement d'un train marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard – Réactivation de la *task force JNS* « *Broken Wheels* » concernant d'autres séries d'essieux_» du 13 mars 2025.
11. Les mesures susmentionnées constituent le minimum requis. Si les détenteurs de véhicules ou leurs ECE constatent que des mesures supplémentaires ou plus strictes sont nécessaires pour maintenir la sécurité de l'exploitation, celles-ci doivent être mises en œuvre dans le cadre de la responsabilité propre des détenteurs de véhicules ou de leurs ECE.
12. Aucun émolument ne sera perçu.
13. La présente décision peut être publiée par l'OFT ou rendue publique sur demande. Les noms des personnes physiques qui n'ont pas signé la décision seront masqués.

Office fédéral des transports

Dr. Stefano Oberti
Sous-directeur

Hanspeter Egli
Chef de la section Surveillance de la
sécurité

Indication des voies de droit :

En vertu de l'art. 50 PA, la présente décision peut, dans les 30 jours suivant sa notification, faire l'objet d'un recours écrit auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9023 St-Gall. En vertu de l'art. 20 PA, le délai de recours, en cas de notification personnelle aux parties, commence à courir le jour suivant la notification. La suspension des délais est régie par l'art. 22a PA.

Le mémoire de recours doit satisfaire aux exigences visées aux art. 44ss PA et être adressé à l'autorité compétente en deux exemplaires ; il contiendra les conclusions, les motifs et les moyens de preuve invoqués à son appui. La décision attaquée ainsi que les moyens de preuve seront joints au recours, dans la mesure où le recourant les détient. Le mémoire de recours doit être signé par le recourant ou son représentant. Le cas échéant, le représentant est tenu de se justifier par une procuration écrite. Les frais de la procédure de recours sont régis par l'art. 63 PA.

Copie pour information à :

- VAP – Association des chargeurs, wey@cargorail.ch
- SQS – Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management, magnus.kowol@sqz.ch
- Sconrail AG – martin.scheffel@sconrail.com
- Agence de l'UE pour les chemins de fer ERA – oana.gherghinescu@era.europa.eu

Interne par pointeur à :

- Ho, OBS, PBR, VOM, bb, dg, fz, gl, gv, pv, mz, re, sn, su, zr