



## 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 :	<a href="#">QM-Doku Liste 05 (interne OFT)</a> <a href="#">QM-Doku Liste 08 (interne OFT)</a>
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<sup>er</sup> 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	remplacé
4.0	14.12.2025	SI-bb (IN-zr)	modifications	en vigueur

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

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Principes</b> .....	<b>5</b>
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
<b>2</b>	<b>Prescriptions d'exploitation (PE)</b> .....	<b>6</b>
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 .....	8
2.5.3	Règles d'exploitation communes à toutes les entreprises.....	8
2.6	Formes .....	8
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	Dérogations à des dispositions des STI OPE selon l'annexe 6 des DE-OCF sur des lignes du réseau principal ou complémentaire interopérable .....	10
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.....	11
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 .....	13
<b>3</b>	<b>Prescriptions de circulation des trains (PCT)</b> .....	<b>14</b>
3.1	Compétence .....	14
3.2	Champ d'application des PCT .....	14
3.3	Influence des exigences en matière d'interopérabilité.....	14
3.4	Date de référence.....	14
3.5	Élaboration .....	14
3.6	Consultation (des milieux intéressés).....	14
3.7	Corrections et promulgation .....	15
3.8	Entrée en vigueur, publication, commande .....	15
3.9	Documents de référence, délais de conservation .....	15
3.10	Processus d'élaboration des PCT .....	16
<b>4</b>	<b>Liste des compléments:</b> .....	<b>17</b>

<b>Complément 1</b>	<b>Présentation de PE avec dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur ...</b>	<b>18</b>
<b>Complément 2</b>	<b>Bases opérationnelles pour l'exploitation des tramways dans le cadre des PCT .....</b>	<b>19</b>
<b>Complément 3</b>	<b>Attribution des dispositions des PCT aux champs d'application partiels et aux fonctions .....</b>	<b>21</b>
<b>Complément 4</b>	<b>Analyse et mandat lors de l'élaboration des PE – incidence globale des prescriptions d'ordre supérieur .....</b>	<b>22</b>

## 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 SMS<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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)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.

Si des PCT ou d'autres prescriptions d'ordre supérieur sont édictées, modifiées ou abrogées, les entreprises ferroviaires doivent également mettre à jour leur PE à la même date d'entrée en vigueur prévue dans ces prescriptions.

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 SMS et, en cas de modifications significatives, le CSM RA<sup>2</sup>.

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 6 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 ») doivent notamment tenir compte de manière contraignante des STI OPE (selon l'annexe 6 des DE-OCF) lors de l'élaboration et de la mise à jour des PE.

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) ayant un effet sur les chemins de fer interopérables. En conséquence, les réglementations des PCT qui, conformément aux directives européennes, ne doivent plus être promulguées par l'OFT pour les chemins de fer interopérables, sont déclarées comme 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 les chemins de fer non interopérables veulent déroger des 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 interopérables peuvent reprendre des dispositions « NIOP » dans leurs prescriptions d'exploitation. Si les chemins de fer interopérables veulent déroger 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 reprise d'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**

Des bases opérationnelles pour les systèmes dans le cadre des PCT peuvent être reprises sous forme de complément dans cette directive (par ex. concernant l'exploitation des tramways dans le complément 2). Ces bases doivent être prises en compte lors de l'élaboration des 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 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 Formes**

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

---

<sup>2</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques

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 veulent reprendre des 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 déclarées dans les PCT comme 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 Dérogations à des dispositions des STI OPE selon l'annexe 6 des DE-OCF sur des lignes du réseau principal ou complémentaire interopérable**

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

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

<b>PE indépendantes d'une procédure</b>			
PE <u>dérogeant</u> aux prescriptions d'ordre supérieur <sup>3</sup>		PE <u>conformes</u> aux prescriptions d'ordre supérieur	
Principe :	Exception :	PE d'ordre supérieur liées aux PCT ou à la 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 :

- a) Titre et numéro d'enregistrement ;
- b) Date de l'entrée en vigueur ;
- c) 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 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.

<sup>3</sup> En cas de dérogation à la STI OPE, aucun délai ne peut être fixé (cf. ch. 2.8.3).

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.

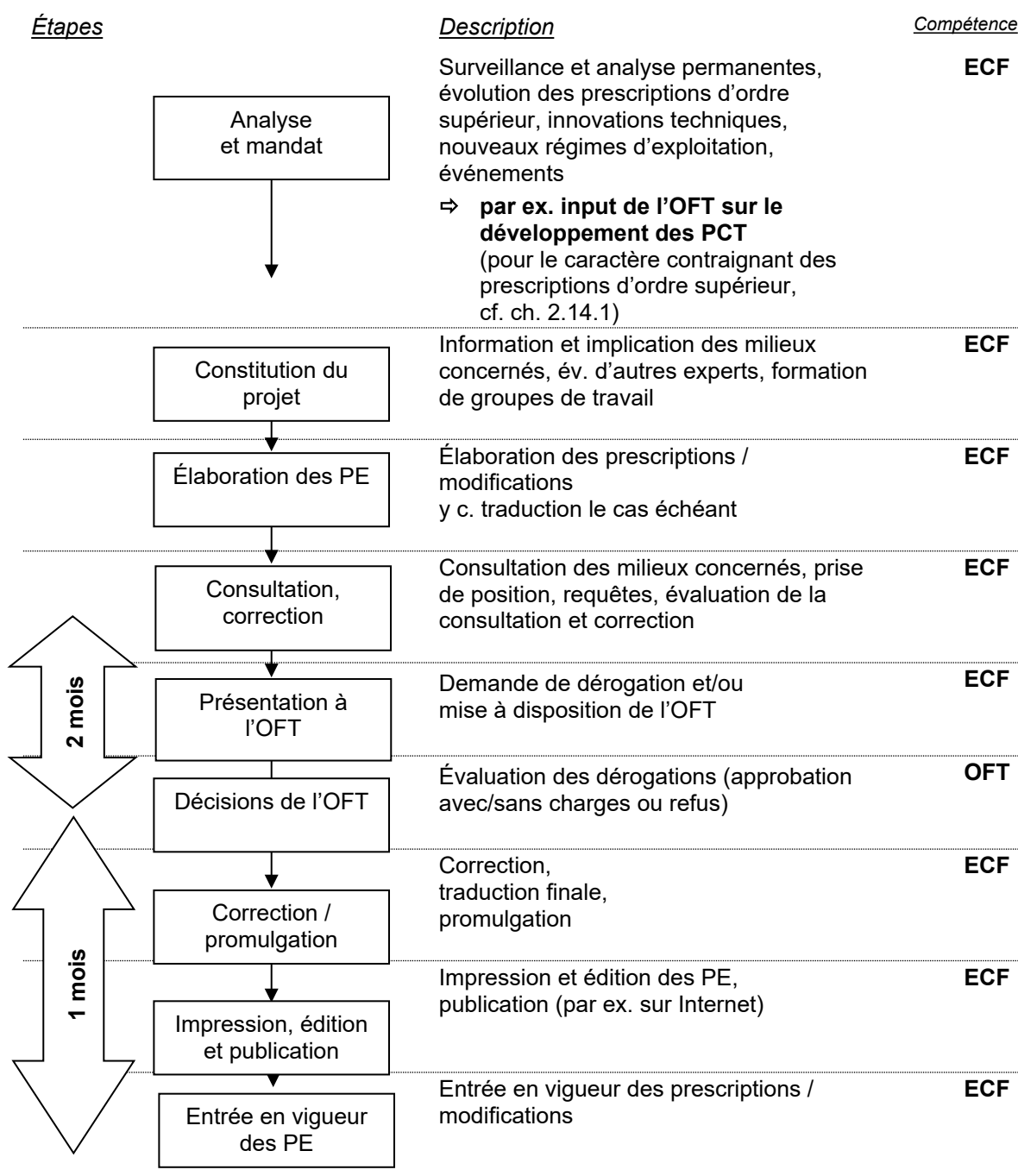
### 2.13 Émoluments

L'évaluation des demandes de dérogation et les prestations spéciales sont soumises à l'ordonnance sur les émoluments pour les transports publics (OEmol-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
<b>STI OPE</b>	<b>Oui</b> Dérogation guère possible (aucune procédure prévue)	<b>Non</b>
<b>PCT RTNN</b> (selon l'annexe 2 du R 300.1)	<b>Oui</b> Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)	<b>Oui</b> Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
<b>PCT NIOP</b> (selon l'annexe 2 du R 300.1)	<b>Non</b> Reprise toutefois possible (procédure indiquée au ch. 2.8.2)	<b>Oui</b> Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
<b>PCT NIOP*</b> (selon l'annexe 2 du R 300.1)	<b>Non</b> Reprise possible uniquement à titre de dérogation (procédure indiquée au ch. 2.8.1)	<b>Oui</b> Dérogation possible (procédure indiquée au ch. 2.8.1)
<b>PCT</b> Chiffres déclarés comme TOUS (selon l'annexe 2 du R 300.1)	<b>Oui</b>	<b>Oui</b>

Le tableau ci-dessus indique les prescriptions d'ordre supérieur qu'il est impératif de respecter lors de l'élaboration des PE et comment il faut procéder en cas de dérogation ou la prise en compte de la catégorie « NIOP » (conformément à l'annexe 2 du R 300.1 des PCT) comme état de la technique.

### **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 tous les chemins 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 peut ordonner ou autoriser des dérogations conformément à l'article 5 de l'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 STI OPE (conformément à l'annexe 6 des DE-OCF).

#### **3.4 Date de référence**

En règle générale, les PCT et leurs modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> 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'agrément de sécurité conformément à l'art. 5, al. 4 LCdF,
- les détenteurs de certificats de sécurité conformément à l'art. 8c LCdF,
- 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 chapitre.

### **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**

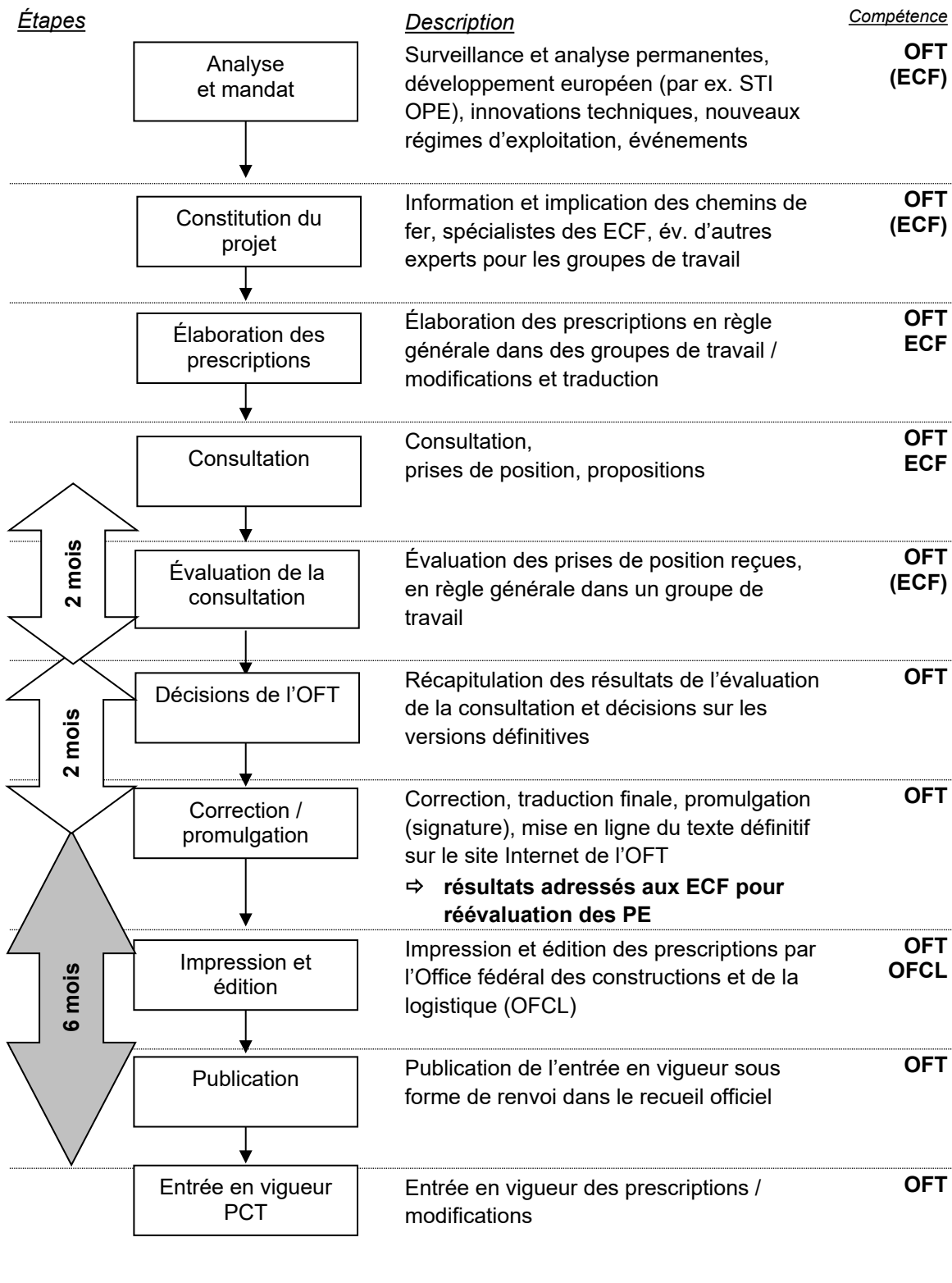
Seuls les documents de référence font foi. Les PCT sont rédigées en principe en allemand, en français et en italien. Le document de référence est muni de la signature originale de l'organe prescripteur. Les documents de référence des PCT sont conservés par l'OFT. Il existe un document de référence par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

Bases opérationnelles selon perspective des PCT pour l'exploitation des tramways

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](mailto: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**

Il est admis que le système remplit les conditions ci-après pour l'exploitation des tramways :

### **1 Généralités**

Le GI structure les installations en voies de ligne régulière et voies de service dans le respect de la terminologie des PCT. Le personnel concerné en connaît l'affectation concrète.

Aucun transport de marchandises ou de marchandises dangereuses n'est prévu.

### **2 Infrastructure**

S'il existe des dispositifs de déraillement et des croisements de voies et que cela s'avère pertinent du point de vue de l'exploitation, les règles applicables sont définies dans des prescriptions d'exploitation.

Le GI doit régler les situations liées à d'éventuels tronçons à voie unique, croisements de voies et restrictions de profil sur des voies de ligne régulière qui imposent une réduction de vitesse ou une interdiction de rencontre en recourant à des installations ou en établissant des processus et des prescriptions d'exploitation spécifiques dans le cadre d'une approche axée sur les risques.

Il n'y a pas d'itinéraires ni de signaux pour les trains.

L'infrastructure n'est pas dotée de contrôle de la marche des trains.

Il n'existe pas d'installations de passage à niveau surveillées au sens des PCT.

Principes pour la détermination du sens de marche :

- Il est possible de circuler sur les voies de service dans les deux directions.
- Les voies de ligne régulière sont exploitées avec un sens de marche normal défini.

Sur les voies de ligne régulière, la position de fin de course des aiguilles franchies depuis la pointe est contrôlée par un dispositif technique. En règle générale, les signaux d'aiguilles sont positionnés uniquement depuis la pointe et le personnel en tient compte avant chaque course. Si, de manière exceptionnelle, il convient de tenir compte de la position des aiguilles pour le franchissement depuis le talon, des signaux d'aiguilles supplémentaires sont implantés et les processus d'exploitation sont réglés dans les prescriptions d'exploitation.

Sur les voies de service, l'équipement lié aux signaux d'aiguilles et aux indications de verrouillage est réglé dans les prescriptions d'exploitation.

Les installations sont parfois pourvues de dispositifs indiquant les verrouillages d'aiguille.

Il est garanti que le personnel d'exploitation sait pour quelles aiguilles il faut :  
tenir compte d'une indication de verrouillage

- contrôler en plus la position (de fin de course) de l'aiguille depuis le talon
- contrôler la position (de fin de course) de l'aiguille au moyen des lames s'il a été décidé de ne pas implanter de signal d'aiguille ni de signal d'aiguille constitué d'un écran en tôle.

### **3 Annonce et signalisation de la vitesse autorisée par l'exploitation**

Sur les voies de ligne régulière, les vitesses admises dans le sens de marche normal sont intégralement signalées par des signaux d'indication de vitesse, sous la forme soit d'une signalisation continue de la vitesse, soit d'une *vitesse maximale signalée* et d'une *vitesse maximale dans une courbe* spécifiées par des signaux d'indication de vitesse. Le GI doit prévoir et signaler une signalisation des vitesses dans la direction opposée au sens de marche normal lorsque cela s'avère nécessaire pour la mise en œuvre des processus d'exploitation réguliers.

Sur les voies de service, la vitesse est réglée ou signalée comme suit :

- par des vitesses standard valables sur tout le réseau qui sont définies dans les prescriptions d'exploitation, le cas échéant avec des vitesses différentes pour le franchissement d'aiguilles ou

- par des vitesses locales définies dans les prescriptions d'exploitation ou
- par une signalisation fixe de la vitesse.

## **4 Véhicules**

Les véhicules disposent de moyens de freinage non épuisables. Les freins des véhicules ne se desserrent pas de façon autonome.

Globalement, la simplicité du parc de véhicules se reflète dans la formation des trains et des mouvements de manœuvre. Au besoin, des prescriptions d'exploitation spécifiques aux véhicules définissent les règles applicables.

## **5 Chantiers**

En règle générale, il est possible de ne pas recourir à des signaux d'alarme et de ne faire appel ni à un protecteur ni à une sentinelle pour les chantiers. Dans tous les cas, il convient de réaliser une analyse des risques dans le cadre de la planification.

## **6 Dérogations aux présentes bases opérationnelles**

En cas de dérogation à ces bases opérationnelles, il convient d'exposer la situation dans un concept d'exploitation global et d'édicter des processus et des prescriptions d'exploitation spécifiques.

### **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

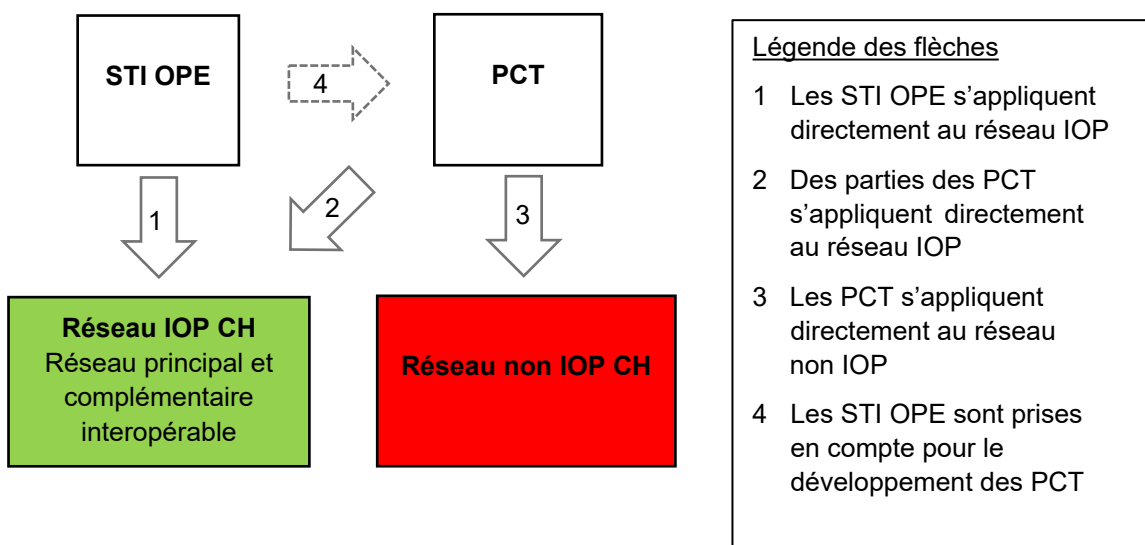
Le présent complément vise à aider les auteurs pour l'élaboration initiale et la modification des PE. Il y a lieu de tenir compte du contexte dans lequel s'inscrivent les PE à élaborer à travers différentes perspectives, à l'aune des prescriptions d'ordre supérieur.

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

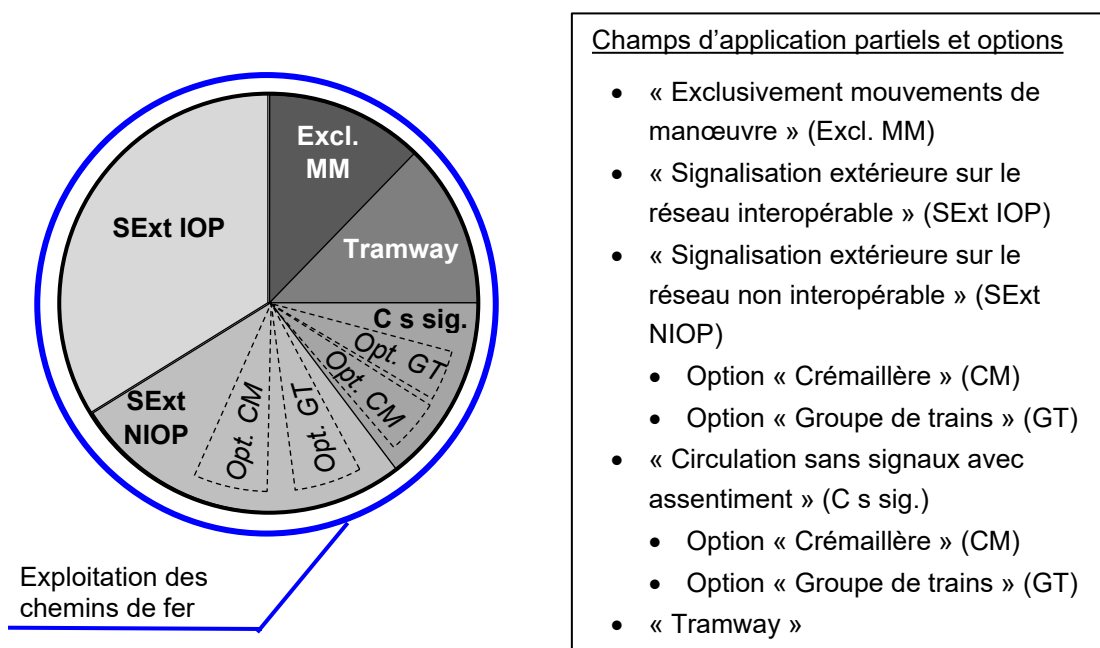
Les PCT reprennent les structures et les distinctions présentées ci-dessous.

#### 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 un typographie standard. Les champs d'application partiels sont décrits à l'annexe 1 du R 300.1 des PCT.

**c. Vue d'ensemble des champs d'application partiels en association avec les éléments que constituent l'interopérabilité et la distinction entre l'exploitation ferroviaire 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 identique, 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).

