

Fiche d'information sur les combinaisons véhicule-machine (FzMK) :

1 Situation de départ

En principe, tout véhicule apte à circuler sur les rails en Suisse a besoin d'une autorisation valable sous la forme d'une autorisation d'exploitation de l'OFT (art. 8, al. 2, de l'ordonnance sur les chemins de fer, OCF). Seuls les véhicules qui étaient en service en Suisse avant le 1er janvier 1999 sont admis sans autorisation d'exploitation de l'OFT (art. 83g OCF). Conformément à l'art. 8, al. 1, let. b de l'OCF, une autorisation d'exploitation de l'OFT est nécessaire pour la mise en service de véhicules ayant subi des modifications importantes.

Le déroulement de la procédure d'homologation de l'OFT pour les véhicules ferroviaires ou leurs composants (y compris la procédure de modification substantielle) est décrit dans la directive de l'OFT "Homologation des véhicules ferroviaires". Pour effectuer des travaux sur le réseau ferroviaire d'un GI (gestionnaire d'infrastructure) les prescriptions légales doivent être respectées.

Si une machine ou un appareil est mis en service sur un véhicule ferroviaire en tant qu'ensemble véhicule-machine (FzMK : Fahrzeug-Maschine-Kombination) sur un lieu de travail, il est, en principe, nécessaire de faire une nouvelle déclaration de conformité du fabricant, demander une nouvelle autorisation d'exploitation de l'OFT et demander un nouveau permis de travail ou permis similaire d'un GI (gestionnaire d'infrastructure).

2 Introduction

2.1 Groupe cible et objectifs

Le présent document s'adresse :

- Aux entrepreneurs chargés de l'exécution des travaux
- aux ETF (entreprises de transport ferroviaire) chargées du transport par rail
- aux instances chargées d'éventuels contrôles.

Objectifs du document :

- Création de la transparence au niveau des bases légales dans le secteur de la construction.
- Augmentation de la sécurité des transports ferroviaires et des travaux dans le domaine des voies ferrées
- Présentation des rôles importants, et leurs responsabilités
- Présentation des organismes d'approbation concernés

2.2 Règlements

Les principaux documents sont énumérés ci-dessous (liste non exhaustive) :

- Ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)
- Ordonnance sur les machines
- Directive sur l'homologation des véhicules ferroviaires de l'OFT
- D RTE 49100 Administration des preuves lors de modifications de véhicules ferroviaires de l'Union des transports publics (UTP)
- Les conditions d'accès au réseau édictées par le GI

3 Responsabilités et rôles

L'attribution des rôles n'est pas rigide et définitive. Il est possible que certaines instances assument plusieurs rôles en même temps.

3.1 Responsable de la mise sur le marché

La personne de la mise en circulation est celle qui construit et met en circulation des machines et des véhicules. Si les véhicules et les machines, ou leurs combinaisons FzMK, ne sont pas utilisés conformément à leur but initial, des mesures ou des preuves sont nécessaires dans les domaines de la déclaration de conformité, de la sécurité au travail et/ou de la protection de la santé. Si des véhicules et des machines sont modifiés ou combinés de manière substantielle, la personne qui effectue les modifications devient responsable de la mise sur le marché.

Le responsable de la mise en circulation du véhicule ferroviaire du FzMK s'assure que les documents d'admission et autres documents justificatifs sont mis à la disposition de l'exploitant du FzMK (fourniture de justificatifs). Cette note technique est basée sur une analyse des risques comprenant obligatoirement les points suivants :

- Mise en évidence des risques pouvant résulter de la construction et de l'exploitation du FzMK
- Définir les mesures permettant de faire face à ces risques (art. 8b OCF).

La preuve des modifications doit être apportée conformément à la directive "Admission des véhicules ferroviaires" (voir aussi chiffre 4).

Le responsable de la mise sur le marché d'un FzMK en prescrit l'utilisation conforme et informe le détenteur des prescriptions.

3.2 Détenteur

Selon l'art. 17b du BFEG, est considéré par analogie comme détenteur celui qui:

- Est inscrit au registre des véhicules immatriculés en Suisse en tant que personne responsable et est donc tenu d'assurer l'entretien d'un véhicule.
- La personne ou l'organisme ayant un pouvoir de disposition effectif (si le véhicule n'est pas enregistré ou inscrit au registre).

Le détenteur est également chargé de transmettre les consignes d'exploitation correctes à l'exploitant. Le détenteur est l'interlocuteur principal de l'ETF et de l'exploitant pour les véhicules et les FzMK .

3.3 Exploitant

L'exploitant d'un FzMK est celui qui effectue des travaux avec. L'exploitant est responsable du respect des mesures de sécurité définies et ne peut l'utiliser que conformément :

- aux prescriptions de celui qui met en circulation ou / du /détenteur
- aux prescriptions d'homologation

L'exploitant d'un FzMK est responsable de l'établissement d'une analyse des risques en tenant compte de l'activité prévue et des conditions locales et de la définition des mesures de sécurité correspondantes dans le domaine de la sécurité au travail et de la protection de la santé (PHS).

Afin d'éviter des interruptions de travail inutiles lors de contrôles de sécurité ou d'audits, l'exploitant du FzMK doit s'assurer que les documents d'homologation sont disponibles dans le FzMK.

3.4 Entreprise de transport ferroviaire ETF

L'ETF assume la responsabilité globale de la sécurité des mouvements de trains et des manœuvres. L'ETF est également responsable de la vérification des autorisations et de la validation de chaque opération.

L'ETF est responsable du respect des dispositions légales et des prescriptions du GI ainsi que de l'instruction du chargeur en vue d'un chargement et d'un déchargement sûrs de la machine sur le véhicule. L'ETF est également responsable de la sécurité au travail du personnel dans le cadre de ses activités de circulation ferroviaire.

3.5 Office fédéral des transports OFT

L'OFT est l'organe d'homologation des autorisations d'exploitation et vérifie au minimum, sur la base de l'OCF et des DE-OCF

- L'exhaustivité du rapport de sécurité ainsi que, en fonction des risques, des contrôles aléatoires de la compatibilité technique avec l'infrastructure à parcourir et de la sécurité de l'intégration dans le système global.
- Le respect des exigences d'interopérabilité pour les véhicules et les composants qui peuvent être utilisés en accès au réseau ou en coopération sur l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire
- Avec des contrôles aléatoires de la construction et fonctionnement des véhicules et de leurs composants ainsi que la planification de la maintenance

3.6 Accès au réseau du GI

Avant le déploiement, l'accès au réseau du GI concerné doit être autorisé. L'organisation varie d'un à l'autre et doit être clarifiée avec le GI concerné.

3.7 Requirants

Les parties suivantes sont reconnues comme aptes à requérir une autorisation d'exploitation :

- Le responsable de la mise en marche / fabricant d'un véhicule ou son mandataire
- Propriétaire ou détenteur d'un véhicule ou son mandataire
- Entreprises de transport ferroviaire ou gestionnaires d'infrastructure

4 Aide à la décision concernant la directive de l'OFT

En cours d'exploitation, c'est-à-dire lors de travaux effectués à partir de véhicules sur rails, les FzMK peuvent être obligées d'avoir des autorisations particulières. Toutes les combinaisons doivent être évaluées. Les questions directrices suivantes peuvent être utilisées comme aide à la décision. En cas de doute, il convient de faire appel à des spécialistes.

Il faut prévoir suffisamment de temps pour le processus d'autorisation.





Questions	Non	Oui
La machine / l'outil de travail sera-t-il (elle) utilisé(e) de manière non conforme aux autorisations et aux instructions de service existantes ?		
Une machine ou un équipement de travail est-il utilisé pour effectuer des travaux sur / à partir d'un véhicule ferroviaire ou d'un véhicule spécial ?		
Le travail est-il effectué en permanence sur le véhicule (poste de travail permanent sur le véhicule) ?		
Le gabarit du véhicule après restriction, est-il violé lors du travail ?		
Le gabarit de chargement limité est-il enfreint lors du transport par l'éventuel FzMK ?		
Les outils de travail et/ou le personnel ne respectent-ils pas la distance de sécurité par rapport aux pièces sous tension électrique ?		
Le travail avec la machine sur le véhicule entraîne-t-il des risques pour les voies contiguës ?		

Réponse "non" à toutes les questions :

Il s'agit vraisemblablement d'un chargement. Il convient d'observer les directives de chargement ou les PCT (Prescriptions de circulation des trains) du GI concerné.

Réponse "oui" à au moins 1 question :

Il s'agit vraisemblablement d'un FzMK. La directive de l'OFT "Admission des véhicules ferroviaires" doit être mise en œuvre.

Changements non essentiels	 Nouvelle autorisation d'exploiter pas nécessaire
Changements essentiels (OCF art. 8 al. 1b) ⇨ = déterminantes pour la sécurité	 Nouvelle autorisation d'exploiter nécessaire
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> Changement à haute importance pour la sécurité (OCF art. 8a, DE-OCF 8a.4) </div>	 + rapport d'expert
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> Changements significatifs (OCF art. 8c) Complexité élevée ou innovation → changement en dehors de l'état de la technique et des normes </div>	 + rapport d'un organisme d'évaluation des risques

5 Glossaire

Abréviation	Terme
PCT	Prescriptions de circulation des trains
OFT	Office fédéral des Transports
OTConst	Ordonnance sur la sécurité et la protection de la santé, des travailleurs dans les travaux de construction OTConst
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'OCF (Ordonnance sur les chemins de fer)
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
FzMK	Combinaison véhicule-machine, Fahrzeug-Maschinen-Kombination
GI	Gestionnaire d'infrastructure
RTE	RTE Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire
PHS	Plan d'hygiène et de sécurité
UTP	Union des transports publics

Cette fiche d'information est soutenue par les organisations suivantes


VSG *Vereinigung
Schweizerischer
Gleisbauunternehmer*

RAIL4MATION

BAURAIL

infra *suisse*

 **SBB CFF FFS**

 Schweizerische Eidgenossenschaft **Bundesamt für Verkehr BAV**
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra