

Installations ferroviaires

Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'environnement OFEV

Installations ferroviaires

Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)

Impressum

Valeur juridique

La présente publication est une aide à l'exécution élaborée par l'OFEV en tant qu'autorité de surveillance. Destinée en premier lieu aux autorités d'exécution, elle concrétise les exigences du droit fédéral de l'environnement (notions juridiques indéterminées, portée et exercice du pouvoir d'appréciation) et favorise ainsi une application uniforme de la législation. Si les autorités d'exécution en tiennent compte, elles peuvent partir du principe que leurs décisions seront conformes au droit fédéral. D'autres solutions sont aussi licites dans la mesure où elles sont conformes au droit en vigueur.

Éditeur

Office fédéral de l'environnement (OFEV)

L'OFEV est un office du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Direction du projet

Daniel Bonomi (OFEV)

Direction du groupe de travail

Markus Ammann (OFT)

Groupe de travail

Thomas Christen (canton BS), Isabelle Clément Oberholzer (OFEV), Andreas Kaufmann (OFT)

Rédaction

Elias Kopf, Pressebüro Kohlenberg

Traduction

Service linguistique de l'OFEV

Référence bibliographique

OFEV (éd.) 2018: Installations ferroviaires. Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Office fédéral de l'environnement, Berne. L'environnement pratique n° 1807: 11 p.

Mise en page

Cavelti AG, medien. digital und gedruckt, Gossau

Photo de couverture

© Daniel Bonomi (OFEV)

Téléchargement au format PDF

www.bafu.admin.ch/uv-1807-f

(il n'est pas possible de commander une version imprimée)

Cette publication est également disponible en allemand et en italien. La langue originale est l'allemand.

© OFEV 2018

Table des matières

Introduction	5
---------------------	----------

1	Tâches du détenteur	6
1.1	Clarifications concernant le champ d'application	6
1.2	Prise de mesures de sécurité appropriées	6
1.2.1	But et ampleur des mesures de sécurité	6
1.2.2	Causes d'accidents majeurs	7
1.2.3	Démarche systématique	7
1.2.4	Mesures de sécurité spécifiques des installations	7
1.3	Établissement du rapport succinct	7
1.4	Établissement de l'étude de risque	8
1.5	Mise à jour du rapport succinct et de l'étude de risque	8
1.6	Tâches dans le cadre de la maîtrise des accidents majeurs	9

2	Tâches des autorités	10
2.1	Surveillance des tâches et compétences en matière d'exécution	10
2.2	Tâches de l'autorité d'exécution cantonale ou fédérale	10
2.2.1	Contrôles relatifs au champ d'application	10
2.2.2	Examen et évaluation du rapport succinct	10
2.2.3	Ordre d'établir une étude de risque	10
2.2.4	Examen et évaluation de l'étude de risque	10
2.2.5	Ordre de prendre des mesures de sécurité supplémentaires	11
2.2.6	Planification et réalisation des contrôles	11
2.2.7	Information du public	11
2.2.8	Délégation de tâches d'exécution	11
2.3	Tâches des cantons	11
2.4	Tâches de la Confédération	11

Le glossaire et l'index des abréviations figurent dans la « Partie générale ».

Introduction

Le manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs est une aide à l'exécution de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) structurée en modules. Elle soutient les détenteurs des installations soumises et les autorités d'exécution dans la mise en œuvre conforme de l'ordonnance. La «Partie générale» cha-peaute tous les modules. Elle explique les dispositions de l'ordonnance qui s'appliquent à toutes les entreprises et installations soumises à l'OPAM. Pour les aspects spécifiques de certains types d'installations, elle renvoie aux modules correspondants.

*Structure modulaire
du manuel de
l'ordonnance sur les
accidents majeurs*

Le présent module spécifique «Installations ferroviaires» contient des expli-cations et des informations complétant celles de la «Partie générale» et se rapportant spécifiquement au type d'installations visées. Il doit par consé-quent être consulté en combinaison avec cette dernière. Un certain nombre de dispositions de l'ordonnance sont en outre expliquées en détail dans des modules thématiques, par exemple «Critères d'appréciation pour l'ordon-nance sur les accidents majeurs». Vous trouverez un aperçu des modules pouvant être téléchargés sur le site Internet de l'OFEV (*aides à l'exécution*¹).

*Module «Installa-
tions ferroviaires»*

¹ www.bafu.admin.ch > Thèmes > Accidents majeurs > Aides à l'exécution.

1 Tâches du détenteur

Le détenteur au sens de l'OPAM est celui qui décide pour l'essentiel des conditions d'exploitation d'une installation ferroviaire. En règle générale, il s'agit du détenteur de l'agrément de sécurité, à savoir de l'exploitant de l'infrastructure, et non pas de l'entreprise ferroviaire qui effectue le transport en vertu d'une autorisation d'accès au réseau. Les exceptions doivent être réglées dans un contrat passé entre exploitant du réseau et entreprise de transport par rail.

Qui est le détenteur?

1.1 Clarifications concernant le champ d'application

Les installations ferroviaires soumises à l'*ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)*² sont énumérées à l'annexe 1.2a de l'OPAM. Elles comprennent, outre les tronçons de lignes, les installations servant au trafic marchandises, à l'instar des gares de triage. Il s'agit ici uniquement des infrastructures sur lesquelles circule du matériel roulant. Les installations stationnaires appartenant au réseau ferroviaire, par exemple les réservoirs pour gaz liquide, les ateliers ou les convertisseurs de fréquences, doivent en revanche être analysées à l'aide du module «Entreprises présentant un potentiel de danger chimique» pour déterminer si elles sont soumises à l'OPAM ou non. Les installations ferroviaires peuvent également y être soumises par une décision de l'autorité d'exécution (cf. point 2.2.1). La liste de l'annexe 1.2a (cf. point 2.4) est complétée périodiquement des installations ajoutées au champ d'application.

Installations ferroviaires soumises à l'OPAM (annexe 1.2a OPAM)

1.2 Prise de mesures de sécurité appropriées

1.2.1 But et ampleur des mesures de sécurité

Les mesures de sécurité pour les installations ferroviaires sont constamment améliorées. Il y a par conséquent plusieurs générations de mesures qui coexistent sur le réseau. Pour les installations nouvelles, la procédure d'approbation des plans garantit que ce sont des mesures correspondant à l'état de la technique de sécurité qui sont mises en œuvre. Le détenteur est tenu d'adapter les installations existantes aux exigences de l'art. 3, al. 1, OPAM, à l'occasion de travaux d'entretien ou de renouvellement surtout. L'état de la technique de sécurité au sens de l'OPAM englobe non seulement la technique de sécurité selon les actes relatifs aux chemins de fer (installations de sécurité), mais également des mesures relevant de la technique, de l'exploitation, de la construction et de l'organisation qui permettent de réduire le potentiel de danger, d'empêcher les accidents majeurs et de limiter leurs conséquences.

État de la technique de sécurité (art. 3, al. 1, OPAM)

² Ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs (OPAM, RS 814.012, état le 1^{er} juin 2015).

1.2.2 Causes d'accidents majeurs

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

1.2.3 Démarche systématique

L'agrément de sécurité selon la *loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)*³ garantit que le détenteur d'installations ferroviaires dispose d'un système de gestion de la sécurité. Les exigences énoncées à l'annexe 2.1 OPAM sont ainsi satisfaites.

Agrément de sécurité (art. 8a LCdF)

1.2.4 Mesures de sécurité spécifiques des installations

Les mesures de sécurité doivent satisfaire aux dispositions de l'*ordonnance sur les chemins de fer (OCF)*⁴, aux *dispositions d'exécution l'OCF (DE-OCF)*⁵ et aux *prescriptions de circulation des trains (PCT)*⁶. L'Office fédéral des transports (OFT) a publié les mesures de sécurité les plus courantes ainsi que des explications concernant la vérification de la mise en œuvre dans la directive *État de la technique de sécurité pour l'infrastructure ferroviaire*⁷.

Directives de l'OFT concernant les mesures de sécurité

Les tunnels ferroviaires sont des ouvrages qui ont une durée de vie très longue. Leur adaptation continue à l'état de la technique⁸ n'est possible que de façon restreinte. En tenant compte du principe que les mesures doivent être économiquement supportables selon l'art. 3, al. 1, OPAM, l'OFT a publié la directive *Exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants*⁹. Cette dernière décrit les exigences en matière de construction, d'exploitation et de matériel roulant auxquelles doivent satisfaire les tunnels ferroviaires existants, en application de l'état de la technique, et définit les conditions afin que les dispositions de l'OPAM soient également remplies.

Directive pour les tunnels ferroviaires

1.3 Établissement du rapport succinct

Dans le cas des installations ferroviaires, l'appréciation de la probabilité d'un accident majeur causant de graves dommages à la population ou à l'environnement se fait généralement au moyen d'un screening de l'ensemble du réseau (à l'exception des tunnels). Les détenteurs relèvent les données

Screening

3 Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.01, état le 1^{er} janvier 2018).

4 Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF, RS 742.141.1, état le 18 octobre 2016).

5 Office fédéral des transports (OFT): Dispositions d'exécution de l'OCF (DE-OCF, valable à partir du 1.7.2016).

6 Office fédéral des transports (OFT): Prescription de circulation des trains (PCT A2016, valables dès le 1.7.2016).

7 Office fédéral des transports (OFT): Directive État de la technique de sécurité pour l'infrastructure ferroviaire. Catalogue de mesures de sécurité selon l'article 3 OPAM (V 2.0, 1^{er} septembre 2011).

8 Le terme « état de la technique » s'est établi dans le domaine ferroviaire dans le sens « règles techniques » selon la terminologie de l'OPAM.

9 Office fédéral des transports (OFT): Directive Exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants. Berne 2009.

requis concernant leur réseau. Le screening équivaut à un rapport succinct pour les tronçons ouverts.

Le screening consiste en une estimation du risque simplifiée et généralisée pour l'ensemble du réseau soumis à l'OPAM (à l'exclusion des tunnels). L'OFT élabore la méthode de screening avec les détenteurs concernés et en accord avec l'OFEV. Les *rapports de la méthodologie*¹⁰ sont publiés par l'OFT.

Méthodologie et démarche

Le screening ne tient pas compte des risques sur les tronçons de tunnels. Le long de ces derniers, la population n'est exposée à aucun risque ou à un risque minime seulement. Un accident majeur se produisant à l'intérieur d'un tunnel constitue en premier lieu un risque pour les passagers de trains voyageurs qui se trouveraient dans le tunnel au moment de l'incident. L'élément déterminant pour l'ampleur des dommages réside en l'occurrence dans les possibilités d'autosauvetage spécifiques. Chaque cas doit par conséquent être analysé séparément.

Tronçons de tunnels

1.4 Établissement de l'étude de risque

Le détenteur doit recourir à une méthodologie correspondant à l'état de la technique de sécurité pour l'établissement de l'étude de risque. Il est par conséquent recommandé de convenir avec l'OFT de la méthodologie à adopter et de l'envergure de l'étude avant d'entamer les travaux.

Méthodologie

1.5 Mise à jour du rapport succinct et de l'étude de risque

Le détenteur d'un réseau ferroviaire doit mettre à jour à intervalles réguliers les données de screening selon les exigences de l'OFT (cf. point 2.2.2). Il doit actualiser tous les paramètres qui ont changé de façon notable.

Mise à jour du screening

Les détenteurs d'installations ferroviaires doivent procéder à un monitoring des marchandises dangereuses, à savoir relever et analyser les fluctuations annuelles du volume de ces marchandises transportées sur les différents tronçons. Ces données sont ensuite présentées dans un rapport à remettre à l'OFT. Si l'OFT constate des changements significatifs à cet égard sur l'un ou l'autre tronçon, il exige du détenteur qu'il relève les autres données pour le screening. Ces informations permettent à l'OFT de mettre à jour le screening pour les tronçons concernés, indépendamment de l'actualisation périodique.

Monitoring des marchandises dangereuses

¹⁰ www.bav.admin.ch > Actualités > Rapports et études > Prévention des accidents majeurs > Rapports de la méthodologie : Screenings des risques pour la population et pour l'environnement.

1.6 Tâches dans le cadre de la maîtrise des accidents majeurs

En vertu de la législation sur les chemins de fer, les détenteurs d'installations ferroviaires ont une obligation d'annoncer et d'informer en cas d'accident, ce qui englobe les accidents majeurs au sens l'OPAM (art. 4, let. a, *ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports [OEIT]*¹¹). Ces obligations sont les suivantes.

*Rapport d'accident
majeur*

(art. 11, al. 3, OPAM)

- Obligation d'annoncer les accidents et de fournir des informations au Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) et à l'OFT (cf. *OEIT*¹¹). Le détenteur est tenu de fournir au SESE les informations demandées afin que ce dernier puisse examiner l'accident. Cet examen indépendant va plus loin que les enquêtes visant à déterminer les causes directes de l'accident. En effet, il s'intéresse également aux causes profondes et aux risques qui en découlent.
- Obligation d'annoncer des incidents impliquant des marchandises dangereuses selon la section 1.8.5 *RID*¹² (y compris formulaire type pour l'annonce).

En honorant son obligation d'annoncer selon l'OEIT et/ou le RID, et en apportant son soutien à l'enquête du SESE, le détenteur aura en général satisfait aux dispositions relatives au rapport d'accident majeur. Si tel ne devait pas être le cas, l'OFT demanderait des précisions.

11 Ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT, RS 742.161, état le 1^{er} février 2015).

12 Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF). Appendice C – Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID, applicable à partir du 1^{er} janvier 2015).

2 Tâches des autorités

2.1 Surveillance des tâches et compétences en matière d'exécution

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2 Tâches de l'autorité d'exécution cantonale ou fédérale

2.2.1 Contrôles relatifs au champ d'application

Les installations ferroviaires sont soumises à l'OPAM (annexe 1.2a) sur la base des critères suivants :

Critères d'assujettissement

- le tronçon sert au transport sur le long terme de plus de 200 000 t/année de marchandises dangereuses ;
- des tronçons de liaison importants sont également soumis afin de pouvoir définir un réseau formant un tout, au lieu d'une série de tronçons isolés ;
- les installations de transport de marchandises où ont lieu d'importants triages et celles qui présentent de grandes capacités de stationnement pour les trains de marchandises.

Si les conditions énoncées ci-dessus sont réunies pour des tronçons non soumis à l'OPAM, l'OFT peut ordonner l'assujettissement en vertu de l'art. 1, al. 3, let. c, OPAM. Pour les tronçons nouveaux, l'appréciation se fait dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Les tronçons soumis par suite d'une décision sont ajoutés à la liste de l'annexe 1.2a OPAM à des intervalles espacés (cf. point 2.4).

Assujettissement par décision (art. 1, al. 3, let. c, OPAM)

2.2.2 Examen et évaluation du rapport succinct

Dans la mesure du possible, l'OFT met à jour le screening tous les cinq ans. Si l'appréciation d'une installation ferroviaire change par rapport au précédent screening, la nouvelle évaluation doit être communiquée au détenteur concerné par voie de décision.

Appréciation écrite

2.2.3 Ordre d'établir une étude de risque

L'OFT juge de la nécessité d'établir des études de risque sur la base des résultats du screening. Le cas échéant, ces études sont ordonnées par l'OFT.

Nécessité d'une étude de risque

2.2.4 Examen et évaluation de l'étude de risque

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2.5 Ordre de prendre des mesures de sécurité supplémentaires

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2.6 Planification et réalisation des contrôles

L'OFT procède aux contrôles selon l'OPAM dans le cadre de la surveillance de la sécurité découlant de la législation sur les chemins de fer¹³. Les détails sur la démarche à suivre et la documentation des résultats sont réglés dans les documents internes sur les procédures. La coordination avec les contrôles d'autres autorités est assurée dans le cadre de la surveillance de la sécurité.

Coordination des contrôles

2.2.7 Information du public

L'OFT met à disposition les informations visées à l'art. 20, al. 1, OPAM sur le *géoportail fédéral*¹⁴. En outre, il publie les résultats des screenings et la méthodologie¹⁵ appliquée.

Publication du screening

2.2.8 Délégation de tâches d'exécution

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.3 Tâches des cantons

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.4 Tâches de la Confédération

Le DETEC peut adapter les tronçons de lignes de l'annexe 1.2a OPAM, après avoir consulté les milieux concernés, si cela est nécessaire au vu de l'état de la technique de sécurité et des quantités de marchandises dangereuses transportées. L'OFEV prépare les documents nécessaires, d'entente avec l'OFT.

Modification d'annexes (art. 23a OPAM)

¹³ Office fédéral des transports (OFT): *Concept Surveillance de la sécurité OFT en phase d'exploitation* (Surveillance). Berne 2013.

¹⁴ www.geo.admin.ch.

¹⁵ www.bav.admin.ch > Actualités > Rapports et études > Points divers > Screenings des risques pour la population ou Screenings des risques pour l'environnement.