



*PROJET pour la consultation, juillet 2012*

---

## **Commentaires relatifs à l'ordonnance du DETEC sur la participation des gestionnaires d'infrastructure aux frais de mise à disposition des services d'intervention sur les installations ferroviaires (OFSI)**

### **Introduction**

Conformément à l'art. 32a de la loi sur les chemins de fer, le DETEC fixe les prestations que peut comprendre la préparation des missions des services d'intervention et le mode de calcul des frais de mise à disposition. Pour ce faire, il se fonde sur les résultats du groupe de projet paritaire « Indemnisation des prestations des services d'intervention pour les chemins de fer (FinWehr) ». Ces résultats, qui contiennent des indications sur les coûts et les prestations des services d'intervention, ont été consignés dans un rapport final du projet. Les membres du groupe de projet paritaire ont été consultés lors de l'élaboration de l'ordonnance de département.

### **Commentaires**

#### **Art. 1 Objet**

L'ordonnance définit aussi clairement que possible la participation financière des gestionnaires de l'infrastructure (GI) aux frais de mise à disposition des services d'intervention sur les installations ferroviaires. Elle précise aussi quelles prestations des services d'intervention ces contributions financières permettent d'acquérir.

#### **Art. 2 Définitions**

- a. Les *installations ferroviaires* sont notamment le réseau ferroviaire y c. les tunnels et les ponts ainsi que les gares voyageurs, marchandises et de triage. Dans les gares, les ouvrages qui sont couverts par une assurance immobilière ne font pas partie des installations ferroviaires au sens de la présente ordonnance. Pour ceux-ci, les primes d'assurance immobilière couvrent déjà les frais de mise à disposition des services d'intervention, de sorte qu'une réglementation supplémentaire est superflue.
- b. *Services d'intervention*: Selon les cantons, les centres de renfort des sapeurs-pompiers ou des défenses chimiques sont exploités par le canton, le district ou les communes. C'est à ces organisations de centres de renfort que s'adresse la présente ordonnance. Les sapeurs-pompiers locaux ne font pas partie des services d'intervention au sens de la présente ordonnance.



- c. *Défenses d'entreprises*: les moyens d'intervention ferroviaires des services d'intervention exploités par différents GI sont notamment destinés aux interventions sur des endroits difficilement accessibles en véhicule routier, tels que des tronçons de montagne ou des gorges, des tunnels, etc. Il s'agit, entre autres, de véhicules ferroviaires tels que les trains d'extinction et de sauvetage ou des remorques adaptées au rail.

### **Art. 3 Conventions de prestations**

Les conventions de prestations conclues entre les GI et les cantons visent à régler clairement la collaboration et la répartition des coûts.

Afin de limiter le travail occasionné au minimum nécessaire et pour que la collaboration entre GI et services d'intervention suive les mêmes principes dans toute la Suisse, il faut que les différentes conventions s'écartent le moins possible du cadre défini. Cette approche permet de réduire nettement le travail pour les GI actifs dans plusieurs cantons ainsi que pour les cantons qui concluent des conventions avec plusieurs GI.

### **Art. 4 Evénements**

La liste des événements se veut aussi complète que possible du point de vue de leur maîtrise. Le tableau 1 de l'annexe 1 les subdivise de sorte qu'ils représentent des situations typiques sous l'aspect des interventions. Bien entendu, il faut également tenir compte des scénarios similaires, non mentionnés ici quoiqu'usuels pour les installations ferroviaires, ainsi que des combinaisons des scénarios mentionnés.

### **Art. 7 Personnel**

Cf. commentaires ad annexe 1

### **Art. 8 Temps de déplacement**

Les temps de déplacement à respecter ont été fixés de sorte qu'ils permettent de limiter au maximum les dégâts tout en étant réalistes et réalisables à l'aide des moyens habituels disponibles actuellement. C'est pourquoi les temps de déplacement fixés par exemple pour des tronçons ferroviaires situés à l'écart ou difficilement accessibles en zone alpine sont forcément plus longs que ceux fixés pour les tronçons situés sur le Plateau.

### **Art 10 Frais de mise à disposition**

Une modification considérable qui justifie l'adaptation de l'indemnité que verse un GI à un canton est, par exemple, la cessation des transports de marchandises dangereuses sur un tronçon. Ce dernier ne



requiert donc plus la mise à disposition de prestations de défense chimique, ce qui peut donc entraîner une baisse importante des contributions financières. En l'espèce, la cessation des transports devrait être vérifiable et durable (plusieurs années), afin de justifier la suppression des prestations de mise à disposition de défense chimique et la réduction des contributions financières qui en découle.

Il incombe aux cantons de définir les centres de renfort des sapeurs-pompiers et des défenses chimiques normales chargés d'intervenir sur les installations ferroviaires qui obtiennent des indemnités ad hoc (cf. art. 13). Pour les défenses chimiques Plus et Eaux, seuls quelques centres de renfort sont nécessaires en Suisse pour couvrir les installations ferroviaires concernées. Ces centres sont déjà disponibles. Ils sont indiqués dans la présente ordonnance par souci de clarté et dans le but d'éviter des discussions inutiles auprès des cantons et des GI.

#### **Art. 14**

al. 1, let. b

Les indemnités que les GI versent aux cantons se calculent à l'aide de la méthode définie dans la présente ordonnance. Cette méthode est plutôt complexe, d'où un calcul fastidieux. Elle est en outre structurée de telle sorte que des modifications dans un canton se répercutent sur les résultats dans les autres cantons (système concomitant). Il est donc judicieux que l'OFT effectue les calculs et qu'il mette les résultats à disposition de toutes les parties concernées afin qu'ils soient repris dans les différentes conventions de prestations.

al. 1, let. c

La publication d'un modèle de convention de prestations, y compris les dispositions générales, a pour but:

- d'assurer l'égalité de traitement de tous les cantons et de tous les GI
- de limiter autant que possible le travail d'élaboration des différentes conventions de prestations.

Afin de prendre en compte les caractéristiques locales et des partenaires contractuels concernés, il est possible de compléter la convention de prestation par des dispositions spécifiques. Celles-ci devraient toutefois être limitées au strict nécessaire (cf. commentaires ad art. 3) ; elles peuvent, par ex., régler en détail les prestations des défenses d'entreprises (en Suisse, celles-ci sont structurées de manière si variable d'un GI à l'autre qu'il n'est pas possible de décrire leurs prestations de manière uniforme dans les dispositions générales).



## **Art. 16 Dispositions transitoires**

Les contributions que les GI versent aux cantons conformément à l'OFSI sont déjà comprises dans les conventions de **financement** 2012 (conventions de prestations conclues entre la Confédération/les cantons et les GI en vue du financement de l'infrastructure ferroviaire). Lorsque tel n'est pas le cas, les montants seront pris en compte dans les conventions de **financement** à partir de 2013.

Les contributions devraient être versées aux cantons dès que les montants prévus sont inscrits dans les conventions de **financement**. Dans ce but, il est recommandable de préparer les conventions sur les prestations de mise à disposition des services d'intervention avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance, afin qu'elles puissent être signées rapidement.

## **Annexe 1**

### **Nombre de membre à disposition**

Le nombre requis de membres disponibles des services d'intervention (tableau 1) est basé sur la condition selon laquelle les défenses d'entreprises sont à même de fournir des prestations équivalentes à celles disponibles au 1<sup>er</sup> janvier 2011 et interviennent lors de tout événement.

### **Formation**

Afin qu'une intervention soit possible à tout moment, il y a lieu de former le triple du nombre de personnes nécessaires dans leurs domaines de compétences respectifs. On tient ainsi compte du fait qu'en règle générale, seul un tiers des membres des sapeurs pompiers (MSP) sont directement disponibles (service par équipe/de piquet) lorsqu'un événement se produit.

Selon cette réglementation, il faut donc former, par exemple pour les centres de renfort des sapeurs-pompiers, 60 MSP (3x(10+10)) en vue de la maîtrise de tous les types d'événements susceptibles de se produire sur les installations ferroviaires. Les défenses chimiques Eaux doivent former 45 MSP (3x(5+10)) en vue de la maîtrise d'événements du type « incendie avec marchandises dangereuses » et « propagation de liquides toxiques pour l'environnement ».

A noter que les formations respectives doivent être axées sur les prestations attendues des différents services d'intervention et qu'elles doivent aussi s'y limiter. Ainsi, par ex., les membres des centres de renfort des sapeurs-pompiers ne doivent pas suivre de formation spéciale en défense chimique, bien qu'ils doivent être en mesure de maîtriser un incendie impliquant des marchandises dangereuses en collaboration avec la défense chimique.



Par ailleurs, les membres des sapeurs-pompiers et des défenses chimiques normale et Plus doivent être formés en vue d'interventions dans les tunnels. Cette formation fait partie de la formation attendue de ces services d'intervention ; l'organisation et la prise en charge des coûts sont régies par les mêmes règles que les autres parties de la formation. Les défenses chimiques Eaux, elles, ne sont pas tenues d'accomplir de formation « intervention dans les tunnels ».

### **Exercices d'intervention**

L'alarme, l'intervention et la collaboration de toutes les parties impliquées en cas d'événement sur des installations ferroviaires font l'objet d'exercices réguliers. La fréquence, l'ampleur et le thème des exercices sur les installations ferroviaires sont définis notamment en fonction du risque, de la complexité et de la spécificité des interventions potentielles.

### **Capacité des défenses d'entreprises**

La capacité des défenses d'entreprises recensée au 1<sup>er</sup> janvier 2011 est décrite comme suit :

#### Défense d'entreprise CFF

La défense d'entreprise CFF fait partie de l'unité Intervention et fonctionne comme organisation professionnelle en 15 sites, et comme milice en 2 sites supplémentaires en Suisse. Elle intervient en cas d'événement grave sur le réseau des CFF ou aux abords immédiats de celui-ci, afin de protéger la population, l'environnement et le matériel.

La défense d'entreprise CFF a les tâches suivantes :

- Protection, sauvetage et encadrement des voyageurs et du personnel du chemin de fer
- Protection contre les incendies, lutte contre le feu
- Protection de l'infrastructure ferroviaire, des véhicules ferroviaires et des bâtiments
- Protection de l'environnement lors d'accidents impliquant des substances dangereuses
- Evacuation des trains voyageurs dans les lieux difficiles d'accès (ponts, tunnels)
- Circonscription du sinistre après un événement, travaux visant à une reprise rapide de l'exploitation régulière
- Réenraillement de véhicules
- Mise à la terre de la ligne de contact

Organisation:

- 15 sites dotés de trains d'extinction et de sauvetage (TES) dans toute la Suisse, afin que n'importe quel lieu, selon l'évaluation des risques des tronçons, soit accessible en 30 – 90 minutes en cas d'événement.
- 9 sites disposent d'un wagon de secours.
- 2 milices à Chiasso et à la gare de triage de Limmattal (sans TES).
- En règle générale, un TES est occupé par quatre personnes (chef d'intervention, chef de groupe, 2 conducteurs). En cas de défections à court terme ou de sous-dotation en personnel, l'équipe peut être réduite à titre exceptionnel.
- En cas de défaillance du TES, le site concerné est équipé du TES de réserve. Si celui-ci est déjà utilisé ailleurs, le site concerné se procure, dans la mesure des possibilités, une locomotive diesel en vue du remorquage de véhicules avariés (pas d'intervention de sapeurs-pompiers).



- Si, selon toute probabilité, la défaillance du TES ne dure pas longtemps, on demandera directement une locomotive de rechange.
- Tous les sites de défense d'entreprise gérés professionnellement travaillent du lundi au vendredi selon un modèle 24 h (nuitée sur place ou à proximité immédiate) et garantissent un temps de déplacement 5 à 15 minutes au plus à partir de l'alarme.
- Du fait d'exercices, de courses d'exercice ou d'entraînement, le TES peut être momentanément absent du site.

#### Véhicules :

- 16 trains d'extinction et de sauvetage (dont 1 de réserve)
- 10 wagons de secours pour réenrailleurs (dont 1 de réserve)
- 2 locomotives diesel munies de l'ETCS (pour circuler sur le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist et dans le tunnel de base du Loetschberg)
- 4 wagons-citernes de secours
- 1 wagon chimique
- 12 wagons de secours munis de matériel léger de sauvetage et de réenrailerment
- 19 véhicules pour chefs d'intervention (automobiles)

#### Sapeurs-pompiers BLS

Les sapeurs-pompiers BLS interviennent en cas d'événement grave sur le réseau ou aux abords immédiats de celui-ci, afin de protéger la population, l'environnement et le matériel. Ils maîtrisent les événements d'importance moyenne ou grave en collaboration avec la défense d'entreprise des CFF et les centres de renfort des sapeurs-pompiers des cantons de Berne et du Valais.

Le corps des sapeurs-pompiers BLS est devenu un service professionnel en 2009, lorsque le BLS a repris la conduite de l'exploitation du tunnel de base du Loetschberg.

#### Tâches :

- Protection, sauvetage et encadrement des voyageurs et du personnel du chemin de fer
- Protection contre les incendies, lutte contre le feu
- Protection de l'environnement lors d'accidents impliquant des substances dangereuses
- Evacuation des trains voyageurs dans les lieux difficiles d'accès
- Circonscription du sinistre après un événement, travaux visant à une reprise rapide de l'exploitation régulière
- Réenrailerment de véhicules
- mise à la terre de la ligne de contact

#### Organisation:

- Les sapeurs-pompiers BLS sont stationnés à Frutigen.
- Avec les sapeurs-pompiers Spiez et Frutigen, les sapeurs-pompiers BLS constituent un des quatre centres de renfort spéciaux pour les installations ferroviaires dans le canton de Berne.
- La collaboration entre les centres de renfort des sapeurs-pompiers des cantons de Berne et du Valais est assurée au moyen de conventions de prestations et de directives cantonales.
- 13 postes de chefs d'intervention à temps plein. Les prestations de conduite du train d'extinction et de sauvetage (TES) et de la locomotive diesel sont achetées au sein du BLS.
- Trois chefs d'intervention sont de piquet durant 24h (à domicile de 19h00 à 6h30) ; le conducteur de locomotive qui est de piquet accomplit les 24h son tour de service au centre d'intervention de Frutigen. Ainsi, les postes stratégiques sont occupés par des professionnels en cas d'événement.
- Le temps de déplacement du TES après l'alarme est de 5 minutes entre 6h30 et 19h, et de 15 minutes la nuit.
- Les membres des sapeurs-pompiers BLS assument aussi des tâches dans les domaines suivants : direction, organisation du service, plan de service, planification, entretien de matériel d'intervention



et de l'infrastructure, entretien des véhicules routiers et ferroviaires, etc. la mise en œuvre des conventions de prestations conclues avec les cantons et les communes ainsi que la formation et la formation continue des sapeurs-pompiers (propres ou rattachés) constituent un autre thème important.

- La direction hiérarchique en cas d'événement dans le tunnel de base du Loetschberg incombe aux chefs d'intervention des sapeurs-pompiers BLS.

Véhicules :

- 1 train d'extinction et de sauvetage (4 éléments)
- 1 locomotive diesel Am843 (pour remorquer les trains)
- 2 véhicules de première intervention Skoda Oktavia
- 3 minibus (transport de matériel et de personnes)
- 2 bus d'évacuation (transport de personnes)
- 1 véhicule de secours
- divers véhicules ferroviaires d'intervention et d'exercice

### **Gares de triage**

Les exercices d'interventions tiennent compte du concept actuel des CFF, considérant leurs gares de triage comme des installations spéciales, et les principes ad hoc sont intégrés à l'ordonnance.

### **Annexe 2**

Les frais de mise à disposition indemnisés se calculent sur la base de la méthode décrite dans le rapport « Indemnisation des prestations des services d'intervention pour les chemins de fer<sup>1</sup> ».

A l'aide de cette méthode, l'OFT calcule les frais de mise à disposition indemnisés par GI et par canton, puis les publie à titre informatif.

La méthode en question se fonde sur les estimations des frais annuels de mise à disposition des centres de renfort requis pour les installations ferroviaires, conformément au tableau 1.

### Tableau 1

Le tableau 1 indique les frais moyens supposés dus à la mise à disposition des différents types de centre de renfort et les frais totaux de tous les centres de renfort requis selon le modèle pour les installations ferroviaires en Suisse. Une défense chimique n'est requise que pour les installations ferroviaires sur lesquelles ont lieu des transports de marchandises dangereuses. Le nombre supposé, théorique, des centres de renfort nécessaires permet de couvrir les infrastructures ferroviaires suisses de manière appropriée et ne répond pas aux données réelles.

---

<sup>1</sup> Indemnisation des prestations des services d'intervention pour les chemins de fer, proposition de solution méthodique du groupe de projet paritaire, rapport final du projet, Office fédéral des transports, Conférence des chefs des services et offices de protection de l'environnement de Suisse, Coordination suisse des sapeurs-pompiers, Union des transports publics, Berne, 16 septembre 2008, disponible sous [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)



Ces chiffres sont directement tirés du rapport « Indemnisation des prestations des services d'intervention pour les chemins de fer » de septembre 2008. Le renchérissement échu entre la fin de 2008 et la fin de 2011<sup>2</sup> n'est pas significatif dans ce cadre, compte tenu des hypothèses émises et des simplifications ; il n'a dès lors pas été pris en compte.

#### Tableau 2

Lors de la définition des frais de mise à disposition indemnisés, le GI se voit attribuer, conformément au tableau 2, un taux de participation aux frais totaux des centres de renfort requis pour les installations ferroviaires. Grâce à cette démarche, on prend en compte le fait que les centres de renfort fournissent simultanément des prestations de mise à disposition pour d'autres institutions telles que des exploitations stationnaires, des routes ou des ménages.

Le taux de participation est plus faible lorsque des installations ferroviaires sont protégées par une défense d'entreprise ; en effet, les services d'intervention sont alors sollicités dans une moindre mesure.

#### Tableau 5

Les risques habituels pour la population et l'environnement, entre autres, sont pris en compte en tant que facteurs d'influence visant à définir le risque sur les différents tronçons ferroviaires. Théoriquement, les risques pour la population ou l'environnement peuvent être inacceptables sur des tronçons particulièrement critiques ; c'est pourquoi la méthode laisse ouverte cette possibilité (facteur  $B_P / B_E=3$ ). Mais dans la pratique, cette situation ne devrait guère se produire : l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) n'admet pas les risques inacceptables et exige qu'ils soient éliminés.

#### Tableau 6

Le tableau 6 définit les centres de renfort des défenses chimiques Plus et Eaux requises pour la protection des installations ferroviaires et soutenues financièrement par les contributions des GI.

Les contributions des GI sont recueillies par les cantons dans lesquels se trouvent les installations ferroviaires. Ces cantons transmettent les contributions aux cantons disposant des centres de renfort des défenses chimiques Plus et Eaux selon le tableau 6. La clé de répartition est publiée par l'OFT sur la base de l'art. 14 al. 1 let. b.

---

<sup>2</sup> 2009: - 0.5%, 2010: + 0.7%, 2011, + 0.2%; source Office fédéral de la statistique, Indice national des prix à la consommation, [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)



Commentaires OFSI - *PROJET pour la consultation, juillet 2012*

L'ordonnance ne contient aucune indication sur les centres de renfort des défenses chimiques normales et des sapeurs-pompiers qui devraient être soutenus financièrement par les contributions des GI. Conformément à l'art. 13, il incombe aux cantons de désigner ces centres de renfort.