

Résumé du point de vue de Swissrail : Échange sur le processus d'homologation des véhicules entre le OFT et le groupe de travail Swissrail Homologation des véhicules, avec des représentants de l'industrie et des exploitants, 27 août 2024

Résumé du point de vue de Swissrail

Participants :

OFT

- Daniel Kiener, Section Véhicules
- Hugo Eicher, Section Homologations et Réglementation
- Michael Riemenschnitter, Section Technologie de la sécurité
- Michel Baudraz, Section Homologations et Réglementation
- Raphael Schumacher, Section Homologations et Réglementation

Groupe de travail Swissrail Homologation des véhicules

- William Anderson, Alstom
- Markus Hirt, Hitachi
- Alexej Bauer, Knorr-Bremse
- Sarah Friedlin, Siemens Mobility
- Matthias Eberhart, Stadler Signalling
- Lorenzo Allemann, Stadler Rail
- Jürg Bolliger, BLS
- Lorenz Feldmann / Matthias Barta / Marcus Thiele, CFF
- Andreas Haas, Directeur général, Swissrail
- Noëlle Meier, Political and Public Affairs, Swissrail

Contexte : Le groupe de travail Swissrail Homologation des véhicules est composé de représentants de l'industrie et des exploitants. Le groupe a discuté des processus d'homologation des véhicules pour élaborer des propositions visant à réduire les coûts et simplifier les procédures. Ces propositions ont été discutées lors de l'échange avec le OFT le 27 août.

Remarque : Les propositions ont été structurées en fonction des processus d'homologation des véhicules et des homologations ETCS-OBV.

Remarque: concernant la traduction: ce texte a été traduit à l'aide de l'IA, puis vérifié par nos soins. Si vous deviez constater des erreurs, merci de nous en faire part.

Processus d'homologation des véhicules

Proposition : Harmonisation des BBW avec le 4ème Paquet ferroviaire

Situation initiale : La Suisse compte 2000 véhicules : 600 circulent dans les régions frontalières, 800 à l'international et seulement 600 exclusivement en Suisse.

→ Le grand nombre de véhicules internationaux montre que l'harmonisation avec l'UE a un impact considérable.

Il existe des différences entre la terminologie suisse et européenne ainsi que dans la pratique, ce qui peut entraîner des coûts supplémentaires. Les termes et conditions doivent donc être clairement définis :

- **Homologation de type suisse** : L'homologation de type en Suisse est conçue comme une homologation en série pour un composant, un produit ou un véhicule, et elle peut être demandée volontairement par le fabricant (art. 7, OCF).
- **Autorisation d'exploitation suisse** : Chaque véhicule a besoin en Suisse d'une autorisation d'exploitation (art. 8, OCF), qui inclut l'homologation du véhicule.
- L'autorisation d'exploitation suisse peut également être valable comme approbation de mise en service (autorisation de mise en exploitation).
- **Homologation de type européenne** : L'homologation de type européenne est similaire, mais obligatoire dans l'UE, et non facultative.
- Les homologations de type et d'exploitation en Europe sont complètement dissociées du fonctionnement/exploitant/propriétaire des véhicules.

En principe : Les nouveaux véhicules doivent obtenir des autorisations d'exploitation et les nouveaux types de véhicules doivent obtenir des homologations de type. Le fabricant est généralement détenteur de l'homologation de type (CH) / approbation de type (UE). L'exploitant est habituellement détenteur de l'autorisation d'exploitation (propriétaire).

- En Suisse, l'autorisation d'exploitation désigne le détenteur, qui est à la fois le propriétaire et détenteur de l'homologation du véhicule. Le détenteur de l'approbation de type reste cependant incertain.
- Selon le OFT, le détenteur d'une homologation de type peut être défini rétroactivement dans le registre ERATV.
- La procédure suisse n'est pas harmonisée avec celle européenne.

Toutefois : La Suisse n'est pas totalement intégrée à l'UE ; une harmonisation supplémentaire des autorisations d'exploiter avec le 4ème Paquet ferroviaire n'est pas possible sans une intégration plus poussée avec l'ERA. Depuis 2019, le OFT travaille à cette harmonisation tout en maintenant des acquis pragmatiques suisses. La question des lignes frontalières reste un sujet central dans le débat politique européen. Tous les acteurs visent à accroître la compatibilité et l'harmonisation dans les limites politiques possibles.

- En cas de doutes futurs, un échange mutuel ad hoc sera organisé.

Proposition : Le OFT adopte un rôle d'observateur et les essais de circulation sont approuvés en concertation avec l'exploitant de l'infrastructure

Situation initiale : La réglementation actuelle exige plus de temps et de coûts, et comporte un risque de sécurité car l'évaluation des « modifications à haute importance pour la sécurité » ou « modifications significatives » est effectuée par le demandeur.

L'article 6 de l'OCF réglemente l'autorisation temporaire pour les essais de circulation. Toute modification doit être approuvée par le Parlement.

- Lors de la révision des règles en 2028, une proposition avec un niveau de sécurité équivalent pourrait être soumise pour modification.

Peut-on économiser des coûts en promouvant la standardisation et en utilisant les homologations de type ?

Situation initiale: Il y a un intérêt commun entre les exploitants, le BAV et l'industrie à promouvoir l'homologation de type pour les composants de véhicules afin de réduire les efforts lors de nouvelles homologations. Actuellement, il existe très peu d'homologations de type car les exigences ou dénominations varient selon les appels d'offres et les différents projets.

Les homologations de type sont rares et se concentrent principalement dans le domaine CCS, par exemple pour les versions GSM-R ou les ETCS-OBU.

Selon la législation suisse, une homologation de type n'est valable que pour les exigences connues au moment de son émission (ce qui est peu contraignant).

Idée: Swissrail encourage l'industrie à obtenir des homologations de type. Par exemple, il serait possible d'identifier des composants pour lesquels une homologation de type apporterait un grand bénéfice:

- Des produits similaires sont désignés différemment dans différents appels d'offres.
- Longue durée
- Promotion de la standardisation sur les véhicules à long terme.

De plus :

- Les exploitants pourraient soumettre leurs exigences aux appels d'offres avec Swissrail afin d'évaluer les coûts.
- En cas de modification des processus de fabrication, l'obsolescence (des composants qui ne sont plus produits) pourrait être signalée au OFT par e-mail.

Suppression de la double évaluation entre DEBO et auditeurs de l'accès au réseau

Situation initiale: Les exigences d'accès au réseau sont publiées séparément par l'infrastructure, indépendamment des RTNN. Les modifications suivent également leur propre processus.

Remarque: L'exploitant de l'infrastructure doit coordonner les exigences d'accès au réseau avec le OFT et les publier exclusivement via les RTNN.

Objectif: Supprimer les procédures en double, simplifier la gestion des exigences. Réduire les doubles évaluations, car les exigences réseau seraient mieux intégrées dans les RTNN.

Processus d'homologation ETCS-OBU

Les expériences avec le concept de démonstration de sécurité doivent être utilisées pour améliorer le processus d'homologation et harmonisées avec l'ERA.

Des efforts sont déjà en cours, et le OFT encourage l'industrie à utiliser ses propres canaux. Les ajustements futurs de la STI doivent être institutionnalisés au sein de l'industrie pour optimiser l'accès à ces canaux.

Les RTNN doivent être discutés avec le OFT, et l'industrie doit participer (processus de consultation).

L'objectif général de l'industrie est de réduire les RTNN. Le OFT peut refléter les impacts des RTNN avec l'industrie via Swissrail. Lors des révisions des règles, les préoccupations peuvent être formulées.

Les exigences supplémentaires STI peuvent être évaluées avec l'industrie avant un appel d'offres pour estimer les coûts.

Le OFT prend acte de ce point et salue les initiatives visant à renforcer le dialogue entre l'industrie et les EVU.

Swissrail discute avec l'industrie et les fournisseurs pour évaluer la volonté de divulguer les tests ou, selon les cas, des informations supplémentaires.

L'historique explique pourquoi l'ordre des tests ne doit pas être connu à l'avance afin d'éviter que le fabricant ne se prépare. Cela permet de garantir la qualité des résultats des tests. Par le passé, cette procédure était utile, car les CSC répondaient aux différentes conditions géographiques et physiques.

Remarque: Ce n'est pas le nombre de tests qui génère des coûts élevés, mais l'enchaînement de différentes campagnes de tests (par exemple, le mode de retournement).

Idée: Swissrail promeut le dialogue entre les fabricants d'OBU et les fournisseurs d'infrastructures.

Perspectives:

- L'ERA a produit un rapport pour la STI sur l'élimination des CSC ; l'évolution en Suisse dépendra de la décision européenne.
- La discussion montre que ce sujet doit continuer à être abordé au sein de l'industrie.
- Thèmes connexes :
 - o Un suivi des défauts pourrait déterminer quels tests sont essentiels à la sécurité et si le nombre de tests pourrait être réduit.
 - o Swissrail introduira également ce sujet dans le dialogue avec l'industrie, et les CFF demanderont la divulgation des résultats des tests à l'industrie.

Remarques finales

- Cet échange était important pour optimiser le système global, bien qu'il ne soit pas exhaustif. Il existe un grand respect mutuel.
- Swissrail se propose comme partenaire de dialogue pour les exploitants et le OFT afin de discuter des défis à venir.
- Swissrail propose d'organiser un autre échange sur le thème des tests ETCS-OBU dans 6 à 9 mois.