

R RTE 11000

Bases du programme
Projet de réglementation
du 08.09.2025
pour la 4^e édition

**RTE – Ouvrage de référence en matière
de technique ferroviaire**

Projet lecture unique du 08.09.2025

Édité par UTP	Édité le xx.xx.20xx	Subordonné à —
Élaboré par Direction du programme RTE (PL RTE)	Approuvé par Haute direction du programme RTE (POL RTE)	Remplace R RTE 11000 du 31.05.2018
Distribution Entreprises ferroviaires de l'UTP Office fédéral des transports (OFT) Webshop RTE/téléchargement RTE (rte.utp.ch)	Entrée en vigueur Chaque entreprise de chemin de fer définit la date d'entrée en vigueur de cette réglementation en son sein.	Versions linguistiques d, f Nombre de pages xx

Bases du programme



Conditions d'utilisation relatives à l'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE)

Lors de l'utilisation des documents, il convient de garder à l'esprit qu'ils ont été rédigés pour répondre exclusivement aux besoins des chemins de fer et des entreprises de transports publics suisses et qu'ils sont réservés à cet usage. Par conséquent, une utilisation correcte suppose d'avoir suivi une formation tant théorique que pratique dans ce domaine. L'ouvrage de référence RTE se limite à deux niveaux de documents:

- Les documents R viennent compléter ou améliorer les prescriptions souveraines et les normes techniques. Les instructions qu'ils donnent doivent être suivies comme tout règlement.
- Les documents D comprennent des manuels et des documentations servant de recommandations ou d'aides dans le quotidien professionnel ou, à titre exceptionnel, reflètent l'état de la technique et représentent la vraie pratique en vue d'une standardisation.

Les formulations masculines employées dans le présent document valent sans discrimination pour les personnes de tous les sexes.

L'Union des transports publics (UTP) et les personnes ayant participé à l'élaboration de la présente réglementation de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) ne sont pas responsables des dommages pouvant résulter de l'utilisation des informations tirées de la réglementation. Aucune garantie n'est donnée quant au fait que les indications fournies soient complètes et exactes.

Direction du programme RTE (PL RTE)**Présidence**

Dr Robert Leemann, Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), Berne

Membres

Daniel Fankhauser, Aare Seeland mobil (ASm), Langenthal
Oliver Johner, Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), Berne
Stefan Keiser, Städtische Verkehrsbetriebe Bern BERNMOBIL, Berne
Werner Kurfess, Office fédéral des transports (OFT), Berne
Johannes Erhart, Office fédéral des transports (OFT), Berne
Daniel Pixley, BLS SA, Berne
Martin Strobel, Union des transports publics (UTP), Berne
Gilbert Zimmermann, Chemin de fer rhétique (RhB), Coire

Traduction

Trad8, Delémont

Révision

Dr Senta Haldimann, Union des transports publics (UTP), Berne

Éditeur

Union des transports publics (UTP)
Domaine Système ferroviaire
Dählhölzliweg 12, CH-3005 Berne
www.utp.ch, RTE@utp.ch

Webshop RTE/téléchargement RTE

rte.utp.ch

ISBN xxxxxx

© Union des transports publics, Berne, mois 20xx

Historique des modifications

Édité le	Modifications
08.12.2004	1 ^{re} édition
22.06.2007	2 ^e édition – Révision générale
31.05.2018	3 ^e édition – Révision générale (compléments essentiels à des normes, neutralité du produit, communication, Webshop RTE, organisation du programme, processus d'élaboration, annexe B, feed-back et revue) – Fusion des réglementations RTE R RTE 10000 et D RTE 10100 jusqu'à 10900 dans le R RTE 11000
xx.xx.20xx	4 ^e édition Révision partielle (adaptations à l'organisation UTP «Système ferroviaire», mise à jour pour une adaptation aux éditions actuelles des réglementations souveraines, actualisation des modalités de collaboration OFT/UTP, ajout concernant les expériences pratiques)

Avant-propos

L'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE), un service de l'UTP, est un ouvrage de référence établi, qui est aujourd'hui devenu incontournable dans l'univers du chemin de fer suisse. Au travers de solutions standardisées communes, le programme RTE aide les entreprises ferroviaires à planifier, concevoir, construire, transformer, exploiter et entretenir les installations de chemin de fer et les véhicules ferroviaires de manière économique et écologique.

Les entreprises ferroviaires sont responsables de l'exploitation sûre, économique et durable de leurs installations et de leurs véhicules. Elles portent donc une grande responsabilité vis-à-vis des clients, des collaborateurs, des donneurs d'ordre et de la population. Elles doivent également en répondre auprès du législateur, qui a fixé ces tâches dans la loi fédérale sur les chemins de fer et dans les ordonnances correspondantes. La planification, l'étude de projet, la conception, la construction, la transformation, l'exploitation et la maintenance des installations de chemin de fer et des véhicules ferroviaires doivent donc être conformes aux réglementations souveraines et aux codes de pratique technique applicables.

Ces tâches pourraient être traitées individuellement par chaque entreprise. Les Chemins de fer suisses ont néanmoins décidé d'adopter une approche commune et ont posé la première pierre du programme RTE en 2000 avec l'Office fédéral des transports (OFT) sous la responsabilité de l'Union des transports publics (UTP).

L'UTP a répondu à l'appel en faveur d'une réglementation allégée qui soit adaptée aux exigences des usagers, ce qui nécessite une formation et une pratique appropriées. Il s'avère que l'ouvrage de référence RTE est le moyen adéquat de garantir la documentation de l'application de la technique de système ferroviaire.

Le développement et la mise à jour des réglementations RTE dans le système de milice et leur publication par l'UTP ont fait leurs preuves. Depuis 2003, l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) est devenu la plateforme la plus importante en matière de connaissances spécialisées ferroviaires suisses. C'est un outil efficace pour les professionnels du chemin de fer qui les aide considérablement dans leur travail quotidien.

Direction du programme RTE (PL RTE)
Berne, le xx mois 20xx

1	Généralités.....	10
1.1	Buts de la présente réglementation RTE.....	10
1.2	Utilisation	10
1.2.1	Champ d'application.....	10
2	Bases.....	11
2.1	Réglementations souveraines	11
2.2	Normes	11
2.3	Directives et fiches	11
3	Abréviations et termes	12
3.1	Abréviations	12
3.2	Termes	13
4	Principes	14
4.1	Buts	14
4.2	Relations avec les réglementations souveraines.....	15
4.3	Rôle des réglementations RTE	15
4.4	Relations avec les normes et les publications apparentées.....	16
4.4.1	Définition	16
4.4.2	Portée	16
4.4.3	Publications apparentées aux normes.....	17
4.4.4	Utilisation	17
4.4.5	Corpus de normes susceptibles d'être pertinentes	17
4.5	Rapport coût/efficacité	18
4.6	Actualité.....	19
4.7	Neutralité	19
4.8	Langue.....	20
4.9	Financement.....	20
4.10	Documents du gestionnaire du système.....	21
4.11	Communication	21
4.11.2	Groupes cibles	21
4.11.3	Contenu	21
4.11.4	Instruments	22
4.11.5	Sites Internet.....	22
4.12	Distribution/Webshop RTE	23
5	Organisation du programme.....	24
5.1	Instances responsables	24
5.1.1	Membres RTE.....	24
5.1.2	OFT.....	25
5.2	Organes de l'UTP	25
5.2.1	Assemblée générale de l'UTP	25
5.2.2	Comité de l'UTP	25
5.2.3	Comité directeur de l'UTP	25
5.2.4	Commissions permanentes de l'UTP	26
5.2.5	Directeur/trice.....	26
5.3	Organes RTE.....	27

5.3.1	Haute direction du programme (POL RTE).....	27
5.3.2	Direction du programme (PL RTE)	28
5.3.3	Coach RTE	29
5.3.4	Comités de pilotage RTE (CoPil RTE).....	30
5.3.5	Groupes de projet RTE (GP RTE).....	30
5.3.6	Comité consultatif de la POL RTE	32
5.4	Secrétariat de l'UTP	32
5.4.1	Division TP / équipe Système ferroviaire	33
5.4.2	Bureau RTE	33
5.4.3	Divisions Personnel et logistique, Communication, Droit et ressources	35
6	Structure	36
6.1	Vue d'ensemble de la technique de système ferroviaire et de l'exploitation	36
6.2	Système de numérotation	36
6.3	Types de réglementation RTE.....	39
6.4	Structure fixe des chapitres.....	39
7	Nouvelles réglementations RTE	42
7.1	Évaluation des besoins pour les nouvelles réglementations RTE.....	42
8	Projets de mise à jour et développement	43
8.1	Évaluation des besoins pour des projets de mise à jour et des développements	43
8.2	Revue	44
8.3	Processus de mise à jour	46
9	Travail de préparation.....	48
9.1	Détermination de l'idée de projet ou de la mise à jour	48
9.2	Décision préliminaire sur l'idée de projet ou la mise à jour	48
9.3	Établissement du mandat de projet.....	49
9.4	Approbation du mandat de projet	49
10	Processus d'élaboration	50
10.1	Début du projet/réunion initiale.....	51
10.2	Élaboration de la première ébauche.....	51
10.3	Première consultation ou consultation unique et correction.....	51
10.4	Deuxième consultation et correction	53
10.5	Validation et publication	54
10.5.1	Déroulement de la validation	54
10.5.2	Déclaration de conformité et demande de validation	57
10.5.3	Traduction et relecture	57
10.5.4	Publication	58
10.5.5	Date d'édition	58
10.5.6	Information	58
10.6	Fin du projet.....	58
11	Processus d'application.....	59
11.1	Intégration par les entreprises ferroviaires et caractère contraignant	59
11.2	Complément spécifique aux entreprises par les chemins de fer (Annexes B)	59
11.2.1	Informations générales.....	59

11.2.2	Rôle des annexes spécifiques aux entreprises.....	60
11.2.3	Communication des Annexes B	60
11.3	Feed-back.....	60
11.4	Cycle de vie	60
11.4.1	Définition	61
11.4.2	Responsabilités.....	62
11.5	Instruments de contrôle.....	62
11.5.1	Planification des délais et surveillance des délais	62
11.5.2	Contrôle des coûts	62
11.5.3	Rapport d'état	62
11.6	Gestion des documents	62

1 Généralités

L'élaboration de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) est une tâche assumée conjointement par les entreprises ferroviaires et coordonnée par l'UTP. Toutes les entreprises ferroviaires mettent à disposition leurs réglementations existantes gratuitement à titre de base pour l'élaboration et l'utilisation provisoire.

La loi sur les chemins de fer oblige explicitement les entreprises ferroviaires à élaborer les prescriptions pour une exploitation sûre (art. 17, al. 4, de la LCdF).

1.1 Buts de la présente réglementation RTE

La présente réglementation RTE fixe les principes d'élaboration, de développement, de validation, de publication, d'intégration par les entreprises ferroviaires, de responsabilité, de financement et de communication de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE).

La présente réglementation RTE s'adresse aux groupes de projet RTE, aux responsables des chemins de fer, à l'OFT, à l'UTP ainsi qu'à la haute direction du programme RTE (POL RTE) et à la direction du programme (PL RTE).

1.2 Utilisation

1.2.1 Champ d'application

L'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) est publié par l'UTP et fait partie de la plateforme d'expertise de technique ferroviaire et d'exploitation UTP qui s'adresse aux collaborateurs des chemins de fer suisses, aux fournisseurs et aux tiers mandatés. Il est ouvert à tous les domaines spécialisés de l'ensemble du système ainsi qu'à d'autres parties du système des transports publics suisses.

Les réglementations RTE explicitent, pour les chemins de fer, les réglementations souveraines et contiennent les règlements d'application nécessaires à l'utilisation pratique. Les réglementations RTE s'inscrivent dans le prolongement direct des réglementations souveraines applicables et des normes nationales et internationales.

2 Bases

Statuts de l'UTP	Statuts de la société coopérative Union des transports publics (UTP) du 1 ^{er} janvier 2000	État 05.09.2024
------------------	--	--------------------

2.1 Réglementations souveraines

LCdF RS 742.101	Loi fédérale sur les chemins de fer	État 01.07.2024
OCF RS 742.141.1	Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer)	État 01.07.2024
DE-OCF RS 742.141.11	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer	État 01.07.2024
LIE RS 734.0	Loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant (loi sur les installations électriques)	État 01.07.2024
PCT RS 742.173.001	Prescriptions de circulation des trains R 300.1 – .15	État 14.12.2025
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité	Selon l'Annexe 6 aux DE-OCF
RS 0.740.72	Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres) Annexe 1, section 4: droits d'accès et de transit ferroviaire Cas spécifiques permanents (CH-STI)	État 13.12.2024 ^{a)}
RTNN CH	Règles techniques nationales notifiées de la Suisse	b)

a) État actuel: fedlex.ch

b) État actuel: oft.admin.ch

2.2 Normes

SN EN 45020	Normalisation et activités connexes – Vocabulaire général	Édition 2007
-------------	---	-----------------

2.3 Directives et fiches

Dir. PE-PCT	Directive de l'OFT sur la promulgation de prescriptions d'exploitation et de circulation des trains	V4 14.12.2025
-------------	---	------------------

3 Abréviations et termes

3.1 Abréviations

CoPil RTE	Comité de pilotage RTE
CP GP RTE	Chef de projet du groupe de projet RTE (GP RTE)
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer
Electrosuisse	Association professionnelle pour l'électrotechnique, les technologies de l'énergie et de l'information
ERA	European Union Agency for Railways (Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GE	Groupe d'experts UTP de la CPFV ou de la KIS
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GP RTE	Groupe de projet RTE
GT UTP	Groupe de travail UTP
IEC	International Electrotechnical Commission
OCF	Ordonnance sur les chemins de fer
OFT	Office fédéral des transports
PAP	Procédure d'approbation des plans
PL RTE	Direction du programme RTE
POL RTE	Haute direction du programme RTE
RTNN CH	Règles techniques nationales notifiées de la Suisse
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SNV	Association suisse de normalisation
STI	Technical specifications for interoperability (Spécifications techniques d'interopérabilité)
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
UE	Union européenne
UIC	Union internationale des chemins de fer
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

3.2 Termes

Définition des termes utilisés dans la présente réglementation RTE:

Date d'édition (de réglementations RTE)	Date à laquelle la teneur de la réglementation RTE, avec les éventuels derniers ajustements, est établie à titre définitif. Les bases stipulées doivent être en vigueur ou avoir au moins fait l'objet d'une publication officielle à cette date.
Ouvrage de référence (RTE)	<p>Recueil de réglementations (réglementation = spécifications)</p> <p>Le ,R' de RTE correspond à: «Regelwerk» qui signifie «ouvrage de référence», «réglementation».</p> <p>Le ,TE' de RTE correspond à: «Technik und Betrieb Eisenbahnen» qui signifie «technique et exploitation des chemins de fer» (chemins de fer, y c. les chemins de fer à crémaillère et les tramways).</p>
Prescriptions d'exploitation (PE-PCT)	<i>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.</i>
Programme RTE	Englobe tous les intérêts et enjeux de l'ouvrage de référence RTE.
Projet de réglementation RTE	Est utilisé pour les différents projets menés dans le cadre du programme RTE.
Réglementation	Document fixant des dispositions pour un ou plusieurs thèmes.

4 Principes

Les réglementations RTE explicitent les réglementations souveraines existantes et les normes nationales et internationales en vigueur. Au regard du développement des réglementations souveraines, les réglementations RTE sont destinées à fixer des variantes de solutions acceptées. Elles servent de base pour des réglementations spécifiques aux entreprises ou peuvent les remplacer intégralement ou partiellement. Ce sont aussi des aides pratiques pour les processus de planification, d'étude de projet, de conception, de construction, d'exploitation et de maintenance des installations et des véhicules.

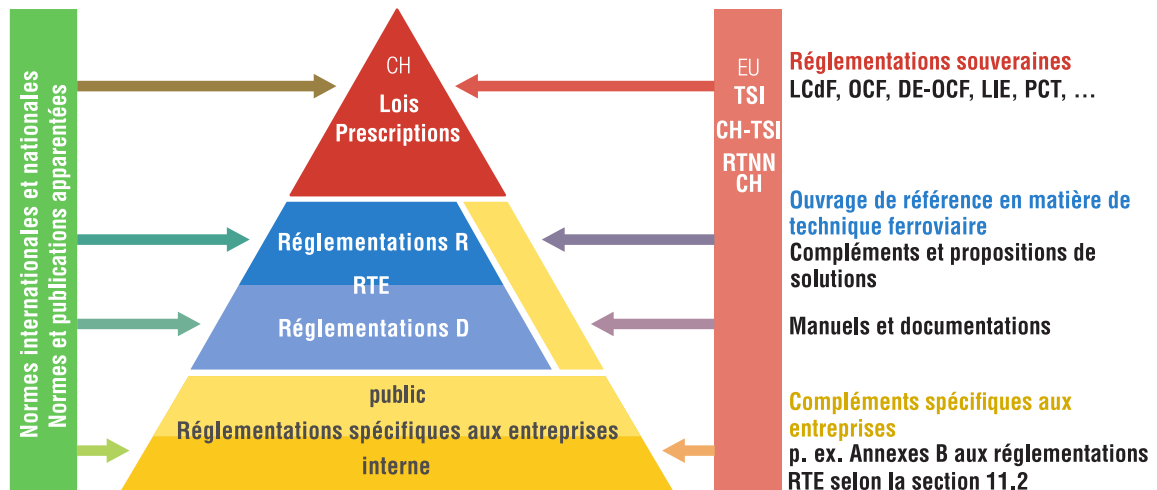


Figure 4-1: Intégration de la réglementation RTE dans les réglementations souveraines, les normes et les publications apparentées (pyramide de réglementation).

Les bases utilisées pour l'élaboration de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) sont les suivantes:

- les réglementations souveraines, y c. les références aux dispositions réglementaires internationales applicables en Suisse qui s'y trouvent,
- les spécifications techniques d'interopérabilité (STI),
- les cas spécifiques permanents (CH-STI) et les règles techniques nationales notifiées de la Suisse (RTNN CH),
- le corpus de normes nationales et internationales,
- les réglementations publiques et internes des entreprises ferroviaires suisses,
- les travaux préliminaires en collaboration avec l'OFT pour la révision de l'OCF/des DE-OCF, des PCT et des directives de l'OFT.

4.1 Buts

Le programme RTE est la plateforme d'expertise de l'Union des transports publics pour la technique et l'exploitation des chemins de fer suisses. Les réglementations RTE sont à consulter dans le cadre de la détermination des codes de pratique technique et sont susceptibles de représenter l'état actuel de la technique. Le programme RTE poursuit les objectifs suivants:

- la protection des connaissances et de l'expérience des entreprises ferroviaires suisses:
par des professionnels pour des professionnels (système de milice).
- la promotion du respect de l'environnement et du développement durable.

- la réduction des coûts du cycle de vie:
spécifiquement optimisés pour le système correspondant, compte tenu du système global.
- la mise en œuvre consciente des objectifs et des exigences souveraines en matière de démonstration en parallèle de la maîtrise des coûts:
mise en œuvre conforme aux réglementations souveraines, compte tenu des risques, catalogue de solutions pour les objectifs souverains et les exigences souveraines en matière de démonstration.
- une standardisation pertinente:
mise en œuvre de solutions pratiques et rentables (standards communs).
- le maintien à jour des connaissances spécialisées dans les chemins de fer:
suivi de l'évolution des normes internationales et nationales.
- au travers d'une participation aux GP RTE et des consultations RTE:
protection du savoir-faire au sein des chemins de fer.

4.2 Relations avec les réglementations souveraines

Les réglementations RTE doivent être élaborées conformément aux réglementations souveraines. Outre les dispositions réglementaires de l'OFT, il convient également d'observer les réglementations souveraines de l'ERA (STI, CH-STI, RTNN CH, etc.) ainsi que les réglementations souveraines d'autres autorités (OFROU, OFEV, OFEN, etc.). Si une édition d'une réglementation RTE n'est plus conforme aux réglementations souveraines, l'information est communiquée aux utilisateurs au plus tard à la parution de la nouvelle édition.

Dans des cas exceptionnels, le GP RTE peut demander une dérogation. Par ailleurs, les réglementations D autorisent l'application d'une expérience pratique de plusieurs années malgré l'absence de démonstration d'une totale conformité. L'objectif est de visualiser et de documenter l'état de la technique et de la pratique au quotidien et de favoriser une standardisation (exemples: D RTE 20800, D RTE 29700). Les écarts doivent être explicitement indiqués dans la réglementation RTE correspondante. En cas d'écart, il convient de tenir compte de la procédure de validation pour une réglementation RTE technique (section 10.5.1.1) ou de la procédure de validation pour une réglementation RTE d'exploitation (section 10.5.1.2) à des fins d'approbation. Dans tous les cas, le fait de solliciter des exceptions de la part de l'OFT est soumis à la décision de la PL RTE.

La coordination avec l'évolution de l'OCF/des DE-OCF, des PCT et des directives de l'OFT est assurée d'une part par les représentants de l'OFT au sein de la PL RTE et d'autre part par les représentants de l'UTP dans la Commission de l'OFT chargée de la sécurité des chemins de fer (KOSEB) et les groupes de travail de la KOSEB.

4.3 Rôle des réglementations RTE

Selon les DE-OCF ad art. 2, DE 2.3, ch. 1, il convient d'utiliser les réglementations RTE pour déterminer les règles reconnues de la technique. Les réglementations RTE documentent des concepts, des solutions et des processus optimisés afin de garantir la conformité avec les réglementations souveraines dans une démarche de normalisation.

Les réglementations RTE autorisent également des concepts, des solutions et des processus alternatifs dans la mesure où ils permettent de couvrir les exigences d'une manière comparable. Les entreprises ferroviaires en déterminent à chaque fois le caractère contraignant. Si une entreprise décide de ne pas hisser une réglementation RTE au rang de réglementation contraignante, celle-ci n'est pas appliquée.

L'OFT peut mentionner des réglementations RTE dans les réglementations souveraines (p. ex. DE-OCF) afin d'en exiger l'application. Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, l'OFT peut demander l'application d'autres réglementations RTE dans la mesure où l'entreprise ferroviaire soumissionnaire en a décidé ainsi en interne. À noter que les réglementations RTE représentent en règle générale l'état de la technique. Dans la PAP, il y a lieu de prouver que le projet soumis est conforme à l'état de la technique ou à un état correspondant à la réglementation RTE.

À la validation de leur publication par la PL RTE, les réglementations RTE sont conformes aux réglementations souveraines en vigueur à la même date. En cas d'écart par rapport aux réglementations souveraines, le GP présente les autorisations exceptionnelles octroyées par l'OFT à la PL RTE à titre préalable. Après validation, les réglementations RTE sont publiées dans le Webshop RTE.

4.4 Relations avec les normes et les publications apparentées

Les normes du corpus suisse de normes sont en principe prises en considération lors de l'élaboration. Les normes déclarées obligatoires doivent être respectées par les réglementations RTE.

4.4.1 Définition

Selon la définition de la norme «SN EN 45020», une norme est *«un document ... qui fournit, pour des usages communs et répétés, des règles, des lignes directrices ou des caractéristiques, pour des activités ou leurs résultats...»*.

Une norme est donc un document décrivant les propriétés et les caractéristiques d'un produit, d'un processus ou d'un service.

«un document établi par consensus...»

Une norme n'est donc pas l'œuvre d'une seule partie prenante qui ne poursuit que ses propres objectifs. Une norme est toujours élaborée en accord avec les autres parties prenantes.

«un document ... approuvé par un organisme reconnu.»

Une norme doit être reconnue par un organisme qui se tient au-dessus des intérêts individuels. C'est la garantie que l'adéquation de la norme a été vérifiée avant la publication de la norme.

4.4.2 Portée

L'ouvrage de référence RTE est conforme aux normes et aux réglementations souveraines. Les DE-OCF font référence à de nombreuses normes. Au travers de ces références, les normes spécifiques obtiennent le même statut que la réglementation souveraine correspondante. Les normes référencées sont précisées à l'Annexe 3 des DE-OCF.

Dans chaque réglementation RTE, selon le domaine spécialisé, il est possible qu'il existe un grand nombre de normes, peu de normes, voire aucune norme contenant des déclarations pertinentes pour l'objet spécifique de la réglementation en question. Lors de l'élaboration et du développement des réglementations RTE, il est donc systématiquement nécessaire de vérifier les éditions actuelles des normes et des publications apparentées, et d'incorporer les déclarations utiles et pertinentes.

4.4.3 Publications apparentées aux normes

Les déclarations relatives aux normes s'appliquent également aux fiches UIC, aux documents IRS de l'UIC ainsi qu'aux documents de la SUVA, de la VSS, etc., apparentés aux normes. Pour une meilleure lisibilité, les documents apparentés aux normes sont toujours compris dans ce chapitre.

4.4.4 Utilisation

Les utilisateurs des réglementations RTE doivent pouvoir s'appuyer sur le fait qu'une réglementation RTE est conforme aux normes techniques applicables. Lors de l'élaboration ou du développement d'une réglementation RTE, toutes les normes en vigueur au plan souverain et applicables dans le domaine de la réglementation RTE doivent donc être examinées et évaluées. Si elles contiennent des déclarations importantes également incorporées dans la réglementation RTE spécifique, il convient de les citer explicitement dans le chapitre «Bases» en précisant la date d'édition. La référence à la norme est importante pour les passages correspondants. Si elles comportent des déclarations obsolètes ou si elles ne contiennent aucune déclaration concernant le thème de la réglementation RTE, les informations obsolètes ne doivent pas être reprises et seront le cas échéant supprimées. Les bases ne doivent pas citer des normes obsolètes.

L'intégration des informations normatives pertinentes peut s'effectuer de deux manières différentes:

- a) Les informations sont directement incorporées en texte clair en italique dans la réglementation RTE. Dans ce cas, la source (y c. la date d'édition) doit être indiquée. Pour des raisons de droit d'auteur, il n'est pas possible de reprendre et de copier dans les réglementations RTE de grands extraits des normes sans l'autorisation des auteurs. On veillera en principe à limiter au minimum les citations de documents d'ordre supérieur.
- b) Les informations sont en partie contenues et décrites dans la réglementation RTE. Pour les cas particuliers, il sera fait référence à la norme correspondante (y c. la date d'édition).

Si les documents référencés n'ont pas de caractère contraignant pour la réglementation RTE et sont uniquement des renvois vers des sources d'informations complémentaires pour le lecteur, ils doivent être indiqués à la section «Autres bases utilisées de manière limitée» ou dans le chapitre «Bibliographie», facultatif.

4.4.5 Corpus de normes susceptibles d'être pertinentes

Lors de l'élaboration des réglementations RTE, il est impératif de vérifier au moins les sources suivantes pour identifier les normes pertinentes:

- références des DE-OCF aux normes à observer (Annexe 3 «Concrétisation de renvois dans les DE-OCF»),
- normes référencées dans la STI concernée,
- liste des normes publiées dans le domaine des «applications ferroviaires» (listes SNV),
- liste des normes harmonisées (publiée au Journal officiel de l'Union européenne).

Il est important de toujours utiliser la dernière édition ou les dernières vues d'ensemble. Les références dans les réglementations RTE doivent être vérifiées à la date d'édition de la réglementation RTE.

Pour les entreprises ferroviaires suisses, les types de normes pertinents sont principalement les suivants:

SN	Norme suisse, élaborée par un organisme de normalisation suisse (p. ex. SIA, Electrosuisse)
SN EN	Norme européenne reprise en tant que norme suisse. La Suisse peut y joindre un avant-propos national et/ou une annexe nationale.
SN EN ISO	Norme internationale reprise en tant que norme suisse. La Suisse peut y joindre un avant-propos national et/ou une annexe nationale.
IEC	Norme électrotechnique internationale.

La plateforme normative de l'UTP offre aux collaborateurs des entreprises ferroviaires suisses l'accès à de nombreuses normes utiles (cf. la section 4.8.5).

4.5 Rapport coût/efficacité

Sous l'effet de la standardisation, les réglementations interentreprises conduisent à moyen terme à des réductions de coûts dans le secteur et, par conséquent aussi dans les entreprises. Une entreprise peut donc économiser des coûts en appliquant les réglementations RTE.

Pour tous les projets, pour la maintenance, pour les spécifications, etc., le plus gros potentiel d'économies réside généralement au début. Les réglementations RTE constituent la base de la planification générale et de la maintenance et influent sur les coûts très tôt dans le déroulement du projet. Elles sont donc déterminantes dans le développement de solutions rentables. L'application des réglementations RTE aboutit dans les projets à une plus grande sécurité en matière de planification (meilleure définition du périmètre du projet) et à des procédures d'approbation allégées (dossiers complets, moins de demandes de précisions et de contraintes).

L'ouvrage de référence RTE est un ouvrage de référence technique uniforme, une plateforme pour la connaissance du système ferroviaire. Cette uniformisation des connaissances peut faciliter la collaboration interne et externe des entreprises ou la formation d'alliances. Pour les entreprises, une coopération efficace est nécessaire, car les effets de synergie créent un potentiel d'économies. Le programme RTE est une sorte de transfert de technologie et de savoir entre les entreprises. Il est important de savoir pour toutes les entreprises concernées que l'avantage qu'elles tireront de leur participation aux connaissances des autres par le biais du processus de réglementation RTE est plus grand que le risque de révéler de manière incontrôlée des résultats internes résultant de leurs propres efforts.

4.6 Actualité

Les réglementations RTE sont conformes aux réglementations souveraines, ainsi qu'aux normes et aux directives. Elles doivent suivre l'évolution de la technique et combler les lacunes existantes du point de vue des utilisateurs. Dans ce contexte, les éléments suivants sont susceptibles de déclencher des modifications dans une optique de garantie de leur caractère actuel:

- réglementations souveraines (p. ex. LCdF, OCF, DE-OCF, PCT, STI, CH-STI, RTNN CH),
- normes et directives,
- introduction ou modification de techniques, technologies ou processus,
- réglementations RTE existantes elles-mêmes (lacunes, ajouts, etc.),
- nouvelles connaissances.

Si nécessaire, un GE, la PL RTE, le bureau RTE ou des feed-back d'utilisateurs peuvent être à l'origine d'une revue ou d'une mise à jour (cf. la section 8.1).

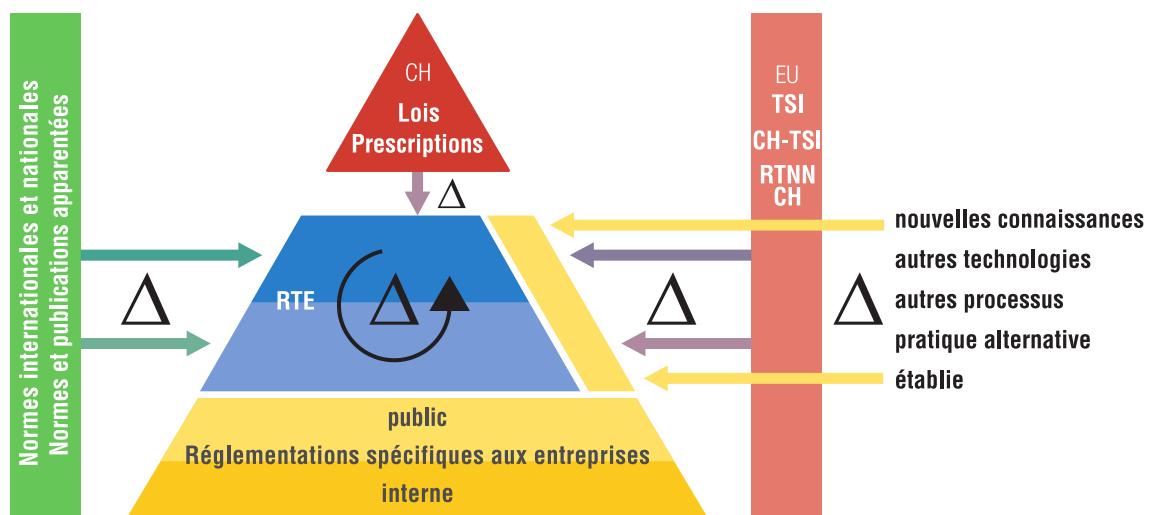


Figure 4-2: Éléments susceptibles de déclencher des modifications dans les réglementations RTE (représentés par Δ).

4.7 Neutralité

Les réglementations RTE respectent le principe de neutralité du produit. En règle générale, aucun produit n'est décrit, uniquement des systèmes. Les exceptions sont autorisées sur décision de la PL RTE.

Exceptionnellement, il est possible de décrire des produits à condition que cela soit pertinent dans le contexte de la réglementation RTE en question. Dans ce cas, tous les fournisseurs doivent cependant pouvoir être considérés selon des critères uniformes.

Dans des cas exceptionnels, la PL RTE peut autoriser l'élaboration de réglementations RTE spécifiques à un produit.

Cependant, les décisions concernant la participation de membres du GP d'entreprises tierces (fournisseurs/bureaux d'étude) à un projet de réglementation RTE ou concernant la description de produits dans des réglementations RTE seront prises dans tous les cas par la PL RTE. Au moins les conditions suivantes doivent être satisfaites:

- Les utilisateurs (entreprises ferroviaires) doivent coopérer au sein du GP RTE.
- Les entreprises tierces doivent s'impliquer activement au service de la réglementation RTE.
- Le CP GP RTE ne doit pas être engagé par une entreprise tierce.
- Aucune compensation ne sera versée aux entreprises tierces.

4.8 Langue

Les réglementations RTE sont rédigées dans un langage le plus possible neutre du point de vue du genre et inclusif, sans que cela ne nuise à la compréhension et à la clarté des contenus. Pour des informations plus détaillées sur les formulations, consulter les consignes de conception RTE.

4.9 Financement

Les coûts de développement des nouvelles réglementations RTE et de leur mise à jour sont à la charge des entreprises ferroviaires selon la clé de répartition RTE.

Les recettes tirées de la vente des réglementations RTE et des abonnements seront utilisées pour le développement de l'ouvrage de référence RTE. Les prix de vente doivent être fixés de manière à couvrir les coûts.

Les coûts engendrés pour l'élaboration de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) sont partagés entre les entreprises ferroviaires, compte tenu du travail effectué. Les prestations nécessaires à l'élaboration des réglementations RTE par les entreprises ferroviaires ou des tiers et les frais du bureau RTE sont indemnisés. Le montant de l'indemnisation destinée aux entreprises ferroviaires est fixé par la POL RTE. Les entreprises ferroviaires factureront les frais à l'UTP. Les frais engagés par les entreprises ferroviaires pour la préparation et la collaboration au sein du GP RTE la procédure de consultation, la participation aux séminaires et aux formations et les dépenses de la PL RTE/POL RTE ne sont en revanche pas remboursés.

Chaque année, les contributions sont réparties entre les entreprises ferroviaires selon la clé de répartition RTE. Pour assurer une répartition équitable des coûts, la clé de répartition RTE est basée sur le total des immobilisations brutes des entreprises ferroviaires. À cet égard, seuls les véhicules et les installations directement nécessaires à l'exploitation du chemin de fer sont pris en compte. La clé de répartition RTE est fixée par le comité UTP à la demande de la POL RTE. La facturation aux entreprises ferroviaires est réalisée chaque année par l'UTP.

L'OFT contribue sous la forme d'une participation non rémunérée de ses spécialistes au GP RTE, à la PL RTE et à la POL RTE.

Le programme RTE a son propre bilan et son propre compte de résultats au sein de l'UTP.

4.10 Documents du gestionnaire du système

Pour les différents domaines de maîtrise du système, des contrats ont été conclus entre les gestionnaires du système et l'OFT. Ces contrats peuvent être consultés librement sur le site Internet de l'OFT. À cet effet, les documents importants sont également publiés sur le site Internet de l'OFT. Des exceptions sont possibles. Il est recommandé de se concerter avec l'OFT au cas par cas.

4.11 Communication

4.11.1 Objectifs

La communication est une tâche importante de l'UTP dans le cadre de la diffusion des réglementations RTE sur tout le territoire suisse au regard du grand nombre de parties prenantes et de spécialistes des entreprises du secteur concernés. Les objectifs concrets sont les suivants:

- informer les entreprises ferroviaires concernées et les autorités (organismes payeurs) des avantages et donc de l'adéquation du programme RTE,
- expliquer aux participants actifs au sein du programme RTE la procédure appropriée pour mener à bien le travail,
- communiquer aux spécialistes la liste des réglementations RTE publiées, les nouveautés et les futures réglementations RTE,
- présenter aux mandataires des entreprises ferroviaires l'accès aux réglementations RTE.
- La PL RTE assure la communication nécessaire en coopération avec la POL RTE et le bureau RTE.

4.11.2 Groupes cibles

Les groupes ciblés par la communication sont les suivants:

- la direction des entreprises ferroviaires (GI, ETF) et des autorités, ainsi que d'autres parties prenantes,
- les spécialistes des chemins de fer, en particulier dans la technique et l'exploitation,
- les spécialistes des autorités concernées,
- les spécialistes des bureaux d'étude dans le domaine de la technique ferroviaire,
- les spécialistes des fournisseurs de technique ferroviaire.

4.11.3 Contenu

La communication comprend principalement les éléments suivants:

- informations sur le programme RTE,
- informations sur les réglementations RTE publiées et les projets de réglementation RTE en cours,
- informations sur les réglementations des CFF publiées dans le Webshop RTE et en lien avec les réglementations RTE,
- informations sur les modifications apportées aux normes, aux directives et aux réglementations souveraines qui concernent le programme RTE,
- informations sur les événements dont le contenu est en lien avec les réglementations RTE (réunions, formations),

- encouragement à participer au programme RTE (feed-back, revues, consultations, contribution au contenu au sein des groupes de projet),
- sensibilisation à la réduction des coûts dans la construction, la transformation, l'exploitation et la maintenance des installations de chemin de fer et des véhicules grâce à l'application des réglementations RTE,
- avantages des réglementations RTE,
- sensibilisation aux enjeux actuels de la technique ferroviaire et de l'exploitation ferroviaire pour le développement ciblé du programme RTE.

4.11.4 Instruments

Les divers documents et informations sont diffusés le plus largement possible auprès des groupes cibles. Pour ce faire, les instruments suivants sont utilisés:

- communication active au sein des comités de l'UTP, de l'OFT et de tiers,
- communication active dans les newsletters de l'UTP,
- communication active au travers de l'organisation de congrès de l'UTP et de formations RTE,
- communication active dans différentes offres de formation éducatives au travers de présentations lors de formations, de séminaires et de congrès de tiers,
- communication passive sur le site Internet de l'UTP,
- communication passive au moyen de dépliants RTE.

4.11.5 Sites Internet

Les sites suivants sont entre autres gérés sur Internet:

Webshop RTE	Accès aux réglementations RTE	www.rte.utp.ch
Site Internet RTE	Informations générales	www.utp.ch/rte-f
Vue d'ensemble RTE	Vue d'ensemble sur les réglementations RTE publiées et en cours d'élaboration	www.utp.ch/apercu-rte
TECH NEWS	Newsletter Système ferroviaire	www.utp.ch/tech-news-f
RTE NEWS	Newsletter de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE)	www.utp.ch/rte-news-f
POL RTE	Site d'information de la POL RTE	www.utp.ch/pol-rte-f
PL RTE	Site d'information de la PL RTE	www.utp.ch/pl-rte-f
Comité consultatif de la POL RTE	Site d'information sur le comité consultatif de la POL RTE	www.utp.ch/pol-rte-comite-consultatif
Normes	Site d'information sur les normes	www.utp.ch/normes
Plateforme normative de l'UTP	Accès aux normes autorisé uniquement pour les collaborateurs des chemins de fer	www.utp.ch/plateforme-normes

Le bureau RTE possède une boîte de réception électronique dédiée aux suggestions, aux demandes et aux requêtes concernant les réglementations RTE publiées, les projets de réglementation RTE en cours et les idées de développement: RTE@utp.ch.

4.12 Distribution/Webshop RTE

Le bureau RTE gère pour le compte de la PL RTE une plateforme Internet pour la diffusion des réglementations RTE et des réglementations des CFF publiées par les CFF.

Les réglementations RTE sont en principe payantes pour tous les groupes d'utilisateurs. Les publications RTE sont assurées par le bureau RTE dans le Webshop RTE et peuvent être commandées par les entreprises ferroviaires et des tiers dans le Webshop RTE comme suit:

- par téléchargement au format PDF
(documents de présentation principalement au format Word et Excel)
 - Disponibles gratuitement pour les membres RTE (cf. la section 5.1.2)
 - Disponibles pour les membres de l'UTP avec une remise de 50 % (également sous forme d'abonnement)
 - Disponibles pour les tiers au prix régulier (également sous forme d'abonnement)
- Au format papier «relié A4»
(le bureau RTE les fait imprimer lors de la publication)
 - Pour tous les groupes de clients au même prix
- Au format papier «feuilles volantes classeur A5»
(impression sur commande par le bureau RTE)
 - Pour tous les groupes de clients au même prix

Le principal support de diffusion des réglementations RTE est le téléchargement. Le prix de vente des réglementations RTE au format papier et pour des tiers est fixé par la PL RTE.

5 Organisation du programme

Pour la gestion du programme RTE, l'UTP a mis en place une organisation de programme RTE allégée qui assure le développement continu du programme RTE. Cette organisation est intégrée à l'UTP de la manière suivante:

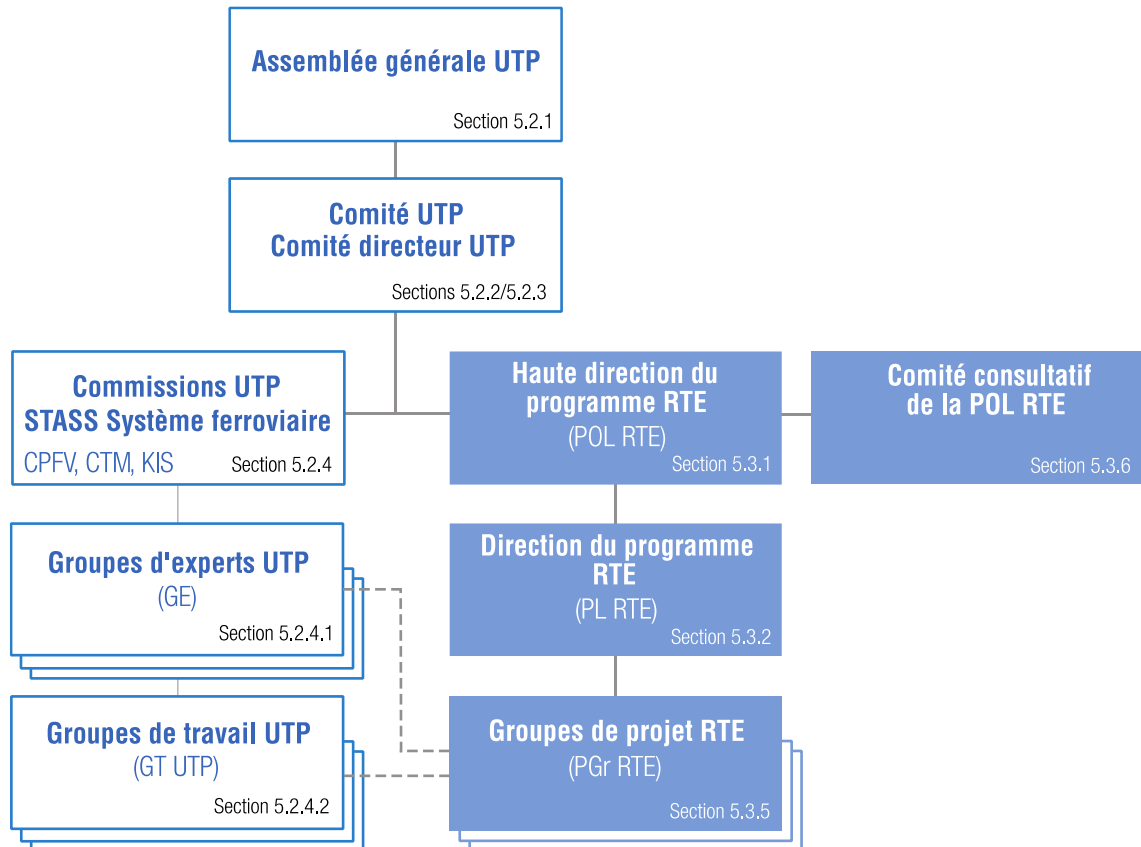


Figure 5-1: Organisation du programme RTE intégrée dans les organes de l'UTP.

Pour la description des responsabilités et des rôles, cf. les sections 5.2 et 5.3.

5.1 Instances responsables

5.1.1 Membres RTE

Les membres RTE sont les entreprises ferroviaires participant au programme RTE (GI, ETF) qui sont également des membres ordinaires de l'UTP et qui financent à l'avance l'ouvrage de référence RTE. Les entreprises ferroviaires sont intégrées en conséquence dans l'organisation du programme RTE. Les collaborateurs des membres RTE bénéficient ainsi d'un accès gratuit à tous les «téléchargements» du Webshop RTE. Les membres RTE mettent des spécialistes à disposition pour la participation aux GP RTE.

5.1.2 OFT

Le programme RTE traite les modifications nécessaires, p.ex. à la suite de la réforme des chemins de fer, et aide à mettre en œuvre le principe des objectifs allégés de l'OFT dans l'OCF et les DE-OCF. L'OFT a tout intérêt à ce que des standards harmonisés soient appliqués dans le secteur ferroviaire. Cela favorise à la fois la sécurité, la disponibilité et la rentabilité. L'OFT est intégré à l'organisation du programme RTE. Les modalités de collaboration au sein du programme RTE sont fixées dans une convention conclue entre l'OFT et l'UTP.

5.2 Organes de l'UTP

Organes de l'UTP selon les statuts de l'UTP, art. 10.

5.2.1 Assemblée générale de l'UTP

Statuts de l'UTP, art. 11, al. 1

L'assemblée générale est l'autorité suprême de l'UTP.

5.2.2 Comité de l'UTP

Statuts de l'UTP, art. 17, al. 1

Le comité de l'UTP se compose

- *du/de la président(e),*
- *du/de la vice-président(e),*
- *des membres du comité directeur,*
- *des président(e)s des commissions permanentes si ceux-ci dirigent leur entreprise*
- *et d'autres membres élus par l'assemblée générale.*

Le comité et le comité directeur forment les organes directeurs de l'UTP. Le comité représente tous les secteurs et toutes les régions.

Le comité de l'UTP vote le concept RTE global et assure le financement. Chaque année, il est informé de l'état des travaux et décide de la marche à suivre en cas d'écarts dans les questions de principe.

5.2.3 Comité directeur de l'UTP

Statuts de l'UTP, art. 18, al. 1

Le comité directeur se compose du/de la président(e) et du/de la vice-président(e) de l'Union ainsi que de cinq autres membres élus par l'assemblée générale. Il faut veiller à une représentation équilibrée.

Le comité directeur est en charge de la direction de l'UTP. Il prend toutes les mesures possibles pour atteindre les objectifs de l'Union.

Le comité directeur de l'UTP traite les réclamations relatives à la validation et à la publication des réglementations RTE et prend la décision finale si aucun accord n'est trouvé avec la PL RTE et la POL RTE.

5.2.4 Commissions permanentes de l'UTP

Statuts de l'UTP, art. 21, al. 1

Des commissions permanentes peuvent être désignées pour traiter les affaires courantes d'un domaine important.

Dans le domaine Système ferroviaire, les trois commissions Production ferroviaire voyageurs (CPFV), Infrastructure (KIS) et Trafic marchandises ferroviaire (CTM), coordonnées par le comité de guidage Système ferroviaire (STASS Système ferroviaire), sont importantes pour le programme RTE.

5.2.4.1 Groupes d'experts de l'UTP (GE)

La CPFV et la KIS ont mis en place des GE permanents pour les différents domaines spécialisés. La CPFV, la KIS, la CTM et leurs GE constituent les organes de base pour déterminer les besoins en matière de réglementation RTE et pour recruter les membres nécessaires aux GP RTE.

5.2.4.2 Groupes de travail de l'UTP (GT UTP)

Pour des tâches spécifiques, les commissions et leurs GE peuvent recourir à des GT UTP, qui traitent les tâches relevant de leur domaine spécialisé. De nombreux projets sont concrétisés dans les GT UTP, nécessitant ainsi des réglementations RTE.

5.2.5 Directeur/trice

Statuts de l'UTP, art. 20

Un(e) directeur/trice se trouve à la tête de la direction. Il/elle assume la responsabilité de la gestion opérationnelle de l'Union et gère les affaires de l'UTP dans le cadre des dispositions statutaires et réglementaires, dans les limites du budget annuel et conformément aux décisions du comité directeur et du comité. Il/elle dispose du personnel indispensable à l'exercice de ses tâches. En concertation avec le/la président(e), il/elle représente l'Union au dehors. Il/elle peut constituer des groupes de travail et des groupes d'experts pour le traitement d'affaires spécifiques.

Le/la directeur/trice dirige le secrétariat de l'UTP selon la section 5.4.

5.3 Organes RTE

5.3.1 Haute direction du programme (POL RTE)

La POL RTE assure la direction stratégique du programme RTE. Elle approuve le concept RTE global. Elle sollicite les financements auprès du comité UTP. Elle supervise les activités de la PL RTE et décide de la forme que prend la communication RTE. De plus, elle prend connaissance des réglementations RTE approuvées et corrige les éventuels écarts.

Les membres de la POL RTE sont proposés par l'UTP et les entreprises ferroviaires. L'OFT propose lui-même ses membres. Le choix des membres est confirmé par le comité directeur de l'UTP. La durée de mandat est de 4 ans.

L'élection du/de la présidente de la POL RTE incombe à l'assemblée générale de l'UTP en vertu des statuts de l'UTP, art. 12, let. d.

La POL RTE se réunit au moins une fois par an. Les décisions de la POL RTE sont consignées dans un procès-verbal. Une représentation au sein de la POL RTE n'est possible que parmi les membres de la POL RTE.

La POL RTE prend les décisions à la majorité simple des membres présents.

Composition du groupe POL RTE:

Fonction POL RTE	Fonction dans les entreprises ferroviaires, l'UTP ou l'OFT
Président(e)	– 1 membre du comité UTP
Vice-président(e)	– 1 membre de la POL RTE (sans fonction de représentation spéciale)
Responsable du programme RTE	– 1 collaborateur d'une entreprise ferroviaire des domaines Technique ou Exploitation
Membre	– 3 ou 4 responsables d'un domaine ou d'une unité des entreprises ferroviaires; max. 1 représentant par entreprise ferroviaire
Membre (représentant de la direction de l'UTP et du bureau RTE)	– 1 membre de la direction de l'UTP – 1 membre de la PL RTE (coordinateur RTE du bureau RTE)
Membre (représentant de l'OFT) avec une fonction de conseil sans droit de vote	– 2 collaborateurs des domaines impliqués possédant la compétence décisionnelle requise
Membre (représentant de la formation)	– 1 représentant de la direction d'une haute école ou d'une haute école spécialisée

a) Les membres du comité de l'UTP sont élus pour une période de 4 ans selon les statuts de l'UTP, art. 17, al. 5. La période de mandat du/de la président(e) de la POL RTE est donc la même.

La composition actuelle de la POL RTE est publiée dans l'extranet de l'UTP et dans la liste des membres de l'UTP (cf. aussi la section 4.8.5).

5.3.2 Direction du programme (PL RTE)

La PL RTE assure la direction opérationnelle du programme RTE. Elle planifie les différents projets de réglementation RTE, les revues et elle approuve les mandats de projet RTE. Elle vérifie que les demandes de validation pour publication soient conformes au processus d'élaboration. Elle est responsable du Webshop RTE et fixe la politique tarifaire.

La PL RTE veille au respect des principes convenus et assure une élaboration et une mise à jour efficaces des réglementations RTE dans les délais et les budgets prévus. La PL RTE est dirigée par le responsable du programme RTE. Il se charge de la coordination avec les différents acteurs.

La PL RTE est composée de représentants de l'UTP, des entreprises ferroviaires et de l'OFT. Les membres de la PL RTE sont proposés par l'UTP (commissions et leurs groupes d'experts) et les entreprises ferroviaires. Les membres sont choisis par la POL RTE.

La PL RTE se réunit au moins trois fois par an. Les décisions de la PL RTE sont consignées dans un procès-verbal. Pour éviter des délais trop longs dans le traitement des affaires, les décisions peuvent également être prises par correspondance entre les réunions. Les décisions de correspondance seront consignées dans le procès-verbal de la réunion suivante.

La PL RTE prend les décisions à la majorité simple.

Les principales tâches de la PL RTE sont les suivantes:

- formuler le concept RTE global,
- simplifier et unifier l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE),
- déterminer la forme et la structure des réglementations RTE,
- assurer la planification et la surveillance des délais conformément à la section 11.5.1,
- solliciter les financements auprès de la POL RTE,
- assurer le contrôle des coûts conformément à la section 11.5.2,
- approuver les mandats de projet RTE et les budgets,
- valider la publication des réglementations RTE achevées,
- élaborer et mettre en œuvre le concept de communication,
- établir le rapport d'état annuel pour la POL RTE conformément à la section 11.5.3.

Composition du groupe PL RTE:

Fonction PL RTE	Fonction dans les entreprises ferroviaires, l'UTP ou l'OFT
Président(e) (responsable du programme RTE)	– 1 collaborateur d'une entreprise ferroviaire des domaines Technique ou Exploitation
Vice-président(e)	– 1 collaborateur responsable des domaines Technique ou Exploitation d'une entreprise ferroviaire
Membre	– 3 à 5 collaborateurs responsables des domaines Technique ou Exploitation d'entreprises ferroviaires; Dans la mesure du possible, des représentants des différents chemins de fer (GI, ETF): chemin de fer à voie normale, chemin de fer à voie métrique, chemin de fer à voie spéciale, chemin de fer à crémaillère, tramway et dans la mesure du possible des représentants des différents domaines spécialisés (GE): technique de construction, exploitation, électrotechnique, véhicules
Membre (représentant du bureau RTE)	– 1 chef de projet Système ferroviaire (coordinateur RTE du bureau RTE)
Membre (représentant de l'OFT) avec une fonction de conseil sans droit de vote	– 2 collaborateurs des domaines impliqués possédant la compétence décisionnelle requise

Dans un souci de large représentation, chaque entreprise ferroviaire a, en règle générale, un siège au maximum au sein de la PL RTE. Pour garantir la collaboration étroite avec la réglementation CFF, les CFF peuvent toutefois désigner jusqu'à trois personnes au maximum pour qu'elles siègent au sein de la PL RTE. La composition actuelle de la PL RTE est publiée dans l'extranet de l'UTP et dans la liste des membres de l'UTP (cf. aussi la section 4.8.5).

5.3.3 Coach RTE

Le coach RTE est un collaborateur ou un préposé du bureau RTE ou un membre de la PL RTE qui est l'interlocuteur principal d'un GP RTE. Il coordonne et soutient les activités des GP RTE. Il assure la coordination avec la PL RTE, le bureau RTE et d'autres projets de réglementation RTE. À cet égard, il est principalement en contact avec le CP GP RTE. Le coach RTE est habilité à donner des instructions aux GP RTE pour la mise en œuvre des décisions de la PL RTE, en veillant à respecter le R RTE 11000.

Pour chaque réglementation RTE, un coach RTE, responsable de la réglementation RTE en question, est désigné.

5.3.4 Comités de pilotage RTE (CoPil RTE)

Pour les projets de réglementation RTE de grande ampleur, complexes ou de longue durée, la PL RTE peut recourir à un CoPil RTE qui, en tant qu'organe de liaison entre la PL RTE et les GP RTE, pilote et surveille le projet de réglementation RTE correspondant et ses GP RTE. Le CoPil RTE est habilité à donner des instructions aux GP RTE pour la mise en œuvre des décisions de la PL RTE, en veillant à respecter le R RTE 11000.

5.3.5 Groupes de projet RTE (GP RTE)

Les GP RTE sont directement subordonnés à la PL RTE et travaillent selon leur mandat de projet RTE respectif. Ils doivent assurer une élaboration coordonnée et professionnelle des réglementations RTE en respectant les délais et les budgets prévus dans le cadre des processus définis. Ils sollicitent les financements auprès de la PL RTE.

Les GP RTE préparent les projets de réglementation RTE. Il s'agit d'un groupe composé de spécialistes des entreprises ferroviaires qui élabore ou révisé une réglementation RTE spécifique dans le système de milice. L'un de ces spécialistes assume la fonction de chef de projet RTE (CP GP RTE). Il dirige le GP RTE et est l'interlocuteur du coach RTE et du bureau RTE.

L'OFT contribue sous la forme d'une participation non rémunérée de ses spécialistes. Selon les principes établis, les spécialistes de l'OFT travaillent gratuitement dans les GP RTE (cf. également la section 4.7). Si un GP RTE souhaite clarifier une question concrète d'une section spécialisée de l'OFT non représentée, celle-ci doit être adressée à l'OFT dans le cadre d'une demande officielle (regelwerke@bav.admin.ch).

Si l'OFT ne peut pas mettre de membre à disposition au sein du GP RTE, il peut désigner un interlocuteur en son sein, hors GP RTE, pour une clarification informelle des questions.

Pour ce qui concerne le domaine de spécialisation, le GP RTE est soutenu par le coach RTE et les groupes d'experts de l'UTP. En règle générale, le coach RTE participe activement à la réunion initiale. Ensuite, le chef de projet RTE organise et pilote le projet selon le mandat de projet RTE.

Pour ce qui concerne l'organisation, les GP RTE sont soutenus par le bureau RTE qui leur fournit des informations plus détaillées et des documents auxiliaires en fonction de la phase de travail. Les GP RTE peuvent utiliser les salles de réunion de l'UTP pour la préparation et le suivi. Les GP RTE sont tenus d'utiliser la partie Cloud de l'UTP spécifiquement créée pour chaque projet de réglementation RTE dans le cadre de la collaboration, afin que tous les membres des GP puissent obtenir les mêmes droits d'accès et que l'UTP conserve la maîtrise des données de tous les documents liés au projet en cours.

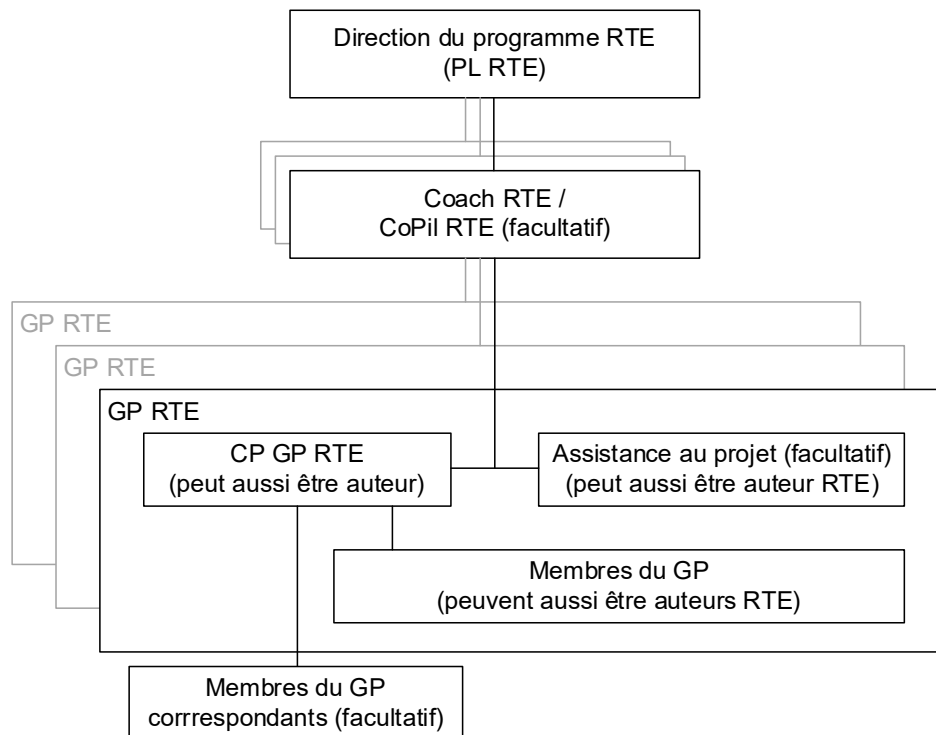


Figure 5-2: Organigramme des GP RTE.

La composition des GP RTE est celle indiquée ci-dessous, sachant qu'une distinction est opérée entre les personnes internes (UTP/chemins de fer) et les personnes externes (tiers):

- **Interne: chef de projet RTE (CP GP RTE)**
Un spécialiste d'une entreprise ferroviaire.
- **Externe: chef de projet RTE (CP GP RTE)**
Lorsqu'il est impossible de trouver un spécialiste d'une entreprise ferroviaire, p. ex. par manque de savoir-faire ou de ressources au sein des entreprises ferroviaires, il est également possible de mandater un spécialiste externe, hors collaborateurs de l'OFT.
- **Interne: co-chef de projet RTE (CP GP RTE)**
Un spécialiste d'une entreprise ferroviaire en cas de partage de la direction de projet.
- **Externe: co-chef de projet RTE (CP GP RTE)**
Lorsqu'il est impossible de trouver un spécialiste d'une entreprise ferroviaire et que la direction de projet est partagée, p. ex. par manque de savoir-faire ou de ressources au sein des entreprises ferroviaires, il est également possible de mandater un spécialiste externe, hors collaborateurs de l'OFT. La direction de projet peut aussi être partagée avec un co-chef de projet RTE (CP GP RTE) d'une entreprise ferroviaire.
- **Interne: assistance au projet RTE (facultatif)**
Une assistance au projet RTE est constituée lorsqu'une aide administrative est nécessaire au CP GP RTE. Il n'est toutefois pas possible de mandater un collaborateur de l'OFT.
- **Externe: assistance au projet RTE (facultatif)**
Une assistance au projet RTE est constituée lorsqu'une aide administrative est nécessaire au CP GP RTE. Là encore, un spécialiste externe peut être mandaté, hors collaborateurs de l'OFT.

- **Interne: membres du GP**
Spécialistes des entreprises ferroviaires.
- **Interne: membres invités du GP**
Les spécialistes de l'OFT participent en tant que membres invités. Ils apportent les connaissances, l'expérience et les principales orientations de leur section spécialisée dans une vision coordonnée au sein du GP. Pour le travail sur les réglementations RTE, il est également important de pouvoir s'appuyer sur les remarques transmises en lien avec les documents de l'OFT en cours d'élaboration et les évaluations des PAP.
- **Interne: membres du GP mandatés par une entreprise ferroviaire**
Si une ou plusieurs entreprises ferroviaires ne peuvent pas mettre de spécialistes internes à disposition, ces entreprises peuvent mandater une personne pour que celle-ci siège au sein du GP RTE. L'entreprise ferroviaire à l'origine du mandat prend en charge tous les frais qui en résultent. Dans les mentions légales de la réglementation RTE, ces personnes sont nommées en qualité de représentants de l'entreprise ferroviaire qui les a mandatées, sans mention du nom de leur employeur.
- **Interne: membres du GP correspondants** (facultatif)
Membres GP qui ne participent pas à toutes les réunions, mais qui reçoivent la correspondance des GP RTE et qui soutiennent les GP RTE au travers de leurs contributions, généralement sous forme écrite.
- **Auteur RTE**
Spécialiste qui rédige le texte pour le GP RTE et crée les graphiques ou en demande la création. Dans des projets de réglementation RTE de petite envergure, le CP GP RTE peut aussi assumer la fonction d'auteur du RTE. Lorsque le GP RTE dispose d'une assistance au projet RTE, cette dernière assume fréquemment aussi la tâche d'auteur du RTE. Les membres du GP peuvent également prendre en charge la fonction d'auteur. La fonction d'auteur RTE n'est pas explicitement mentionnée dans le GP RTE, car il est possible de la transférer à quiconque.

Pour des raisons de neutralité du produit, aucun représentant des fournisseurs n'est généralement autorisé à devenir membre d'un GP (cf. également la section 4.6).

5.3.6 Comité consultatif de la POL RTE

Compte tenu de la suppression de l'ancienne commission Technique et Exploitation ferroviaire (CTEF) dans la nouvelle organisation Système ferroviaire de l'UTP, le comité consultatif de la POL RTE prend en charge la coordination intersectorielle et l'échange de connaissances sur les thèmes liés à la technique et à l'exploitation, apportant ainsi son soutien au programme RTE tout en garantissant l'implication des GE. Le comité consultatif de la POL RTE se compose des président(e)s de la POL RTE et de la PL RTE, des président(e)s des GE et de la personne représentant le groupe de travail KOSEB VI «Surveillance de la sécurité dans l'accès au réseau» de l'OFT.

5.4 Secrétariat de l'UTP

Le secrétariat de l'UTP regroupe les quatre services «Transports publics (TP)» «Personnel et logistique», «Communication (Com)» et «Droit et ressources (RS)». Il est dirigé par le directeur/la directrice (cf. également la section 5.2.5).

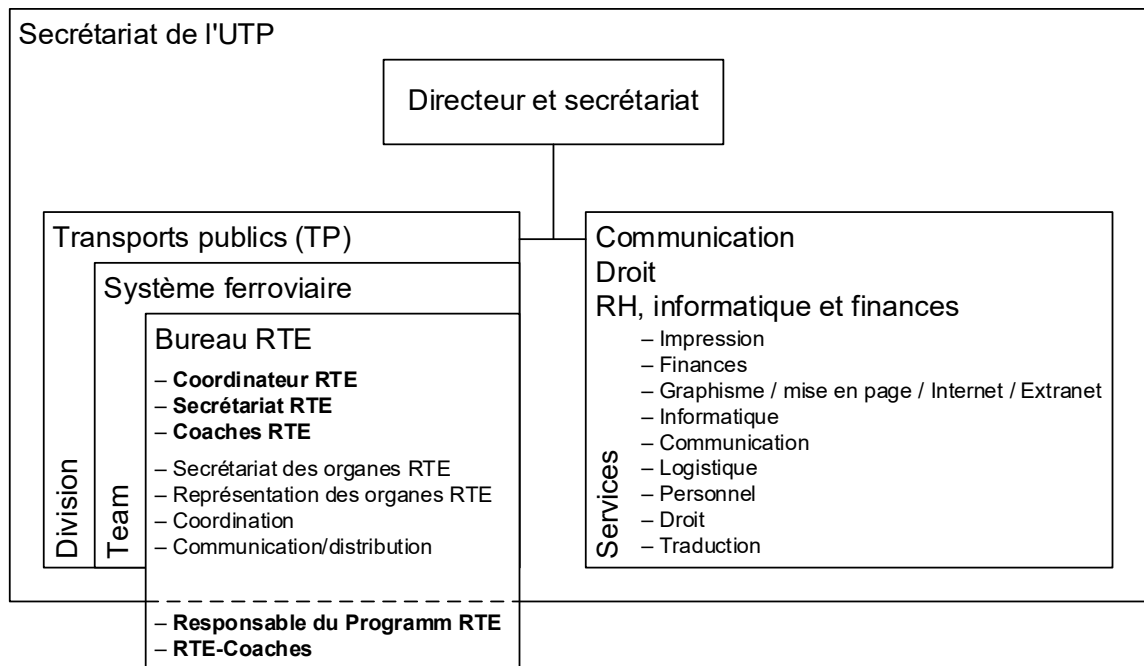


Figure 5-3: Organigramme du secrétariat de l'UTP en lien avec le programme RTE.

5.4.1 Division TP / équipe Système ferroviaire

L'équipe Système ferroviaire au sein de la division TP assume toutes les tâches qui résultent de la gestion des commissions CPFV, KIS et CTM et de leurs groupes d'experts et de travail, ainsi que du programme RTE.

5.4.2 Bureau RTE

Le bureau RTE assume les tâches déléguées par la PL RTE au travers des fonctions suivantes:

- **Responsable du programme RTE**
Direction de la PL RTE (hors collaborateurs de l'UTP)
- **Coordinateur RTE**
Coordination de toutes les tâches du programme RTE, engagé en tant que chef de projet Système ferroviaire au sein de l'UTP
- **Secrétariat RTE**
Soutien au coordinateur RTE, gestion du Webshop RTE
- **Coaches RTE** selon la section 5.3.3
Collaborateurs ou personnes mandatées par le bureau RTE ou membres de la PL RTE (pas impérativement collaborateurs de l'UTP)

Le taux d'occupation et le financement sont définis séparément.

Le bureau RTE assume les tâches suivantes:

- Secrétariat des organes RTE
 - Secrétariat et procès-verbal de la POL RTE et de la PL RTE
 - Établissement d'une vue d'ensemble de l'état d'élaboration de toutes les réglementations RTE
 - Demandes de financement au comité de l'UTP
 - Facturation aux entreprises ferroviaires
 - Réalisation d'un contrôle détaillé des coûts du programme RTE et des différents projets de réglementation RTE
 - Évaluation des besoins en matière de nouvelles réglementations RTE
 - Gestion de toutes les demandes de modifications et garantie de réalisation des revues RTE
 - Garantie de mise à jour et de développement des réglementations RTE
 - Interlocuteur du CoPil RTE et des GP RTE
 - Préparation des documents et des spécifications pour le CoPil RTE et les GP RTE
 - Attribution de travaux à des tiers
 - Organisation des consultations, y c. la synthèse des résultats
 - Relecture de toutes les réglementations RTE nouvelles et mises à jour
 - Participation à la conception et à la mise en page
 - Organisation des traductions et des relectures
 - Organisation de la validation pour publication et de la publication des réglementations RTE
 - Garantie d'un archivage adéquat des documents
- Représentation des organes RTE (cf. les sections 5.3.1 et 5.3.2)
 - Les représentants du bureau RTE sont membres de la POL RTE et de la PL RTE
 - Soutien au processus d'élaboration dans les GP RTE en tant que coach RTE
- Coordination
 - Supervision des échanges avec les instances responsables du programme RTE
 - Coordination avec les organes de l'UTP (en particulier les commissions, les GE, les GT UTP)
 - Supervision des échanges avec d'autres groupes
 - Suivi des modifications apportées aux réglementations souveraines, aux normes et aux directives
 - Coordination avec la plateforme normative de l'UTP
- Communication/distribution
 - Gestion des sites Internet et Extranet RTE
 - Réponse aux questions concernant le programme RTE
 - Gestion de la boîte de réception RTE (RTE@utp.ch)
 - Création de la newsletter RTE
 - Fonctionnement du Webshop RTE
 - Soutien à l'organisation de réunions et de formations RTE

5.4.3 Divisions Personnel et logistique, Communication, Droit et ressources

Le bureau RTE peut solliciter les services suivants auprès des autres divisions de l'UTP:

- Impression
- Finances
- Graphisme/mise en page/Internet/Extranet
- Informatique
- Communication
- Logistique
- Personnel
- Droit
- Traduction

Les prestations réalisées sont facturées au taux horaire interne de l'UTP au débit des comptes RTE.

6 Structure

6.1 Vue d'ensemble de la technique de système ferroviaire et de l'exploitation

La technique de système ferroviaire est complexe et mise en réseau de plusieurs façons. Chaque domaine spécialisé et ses processus associés sont liés à d'autres domaines spécialisés par le biais de nombreuses interfaces.

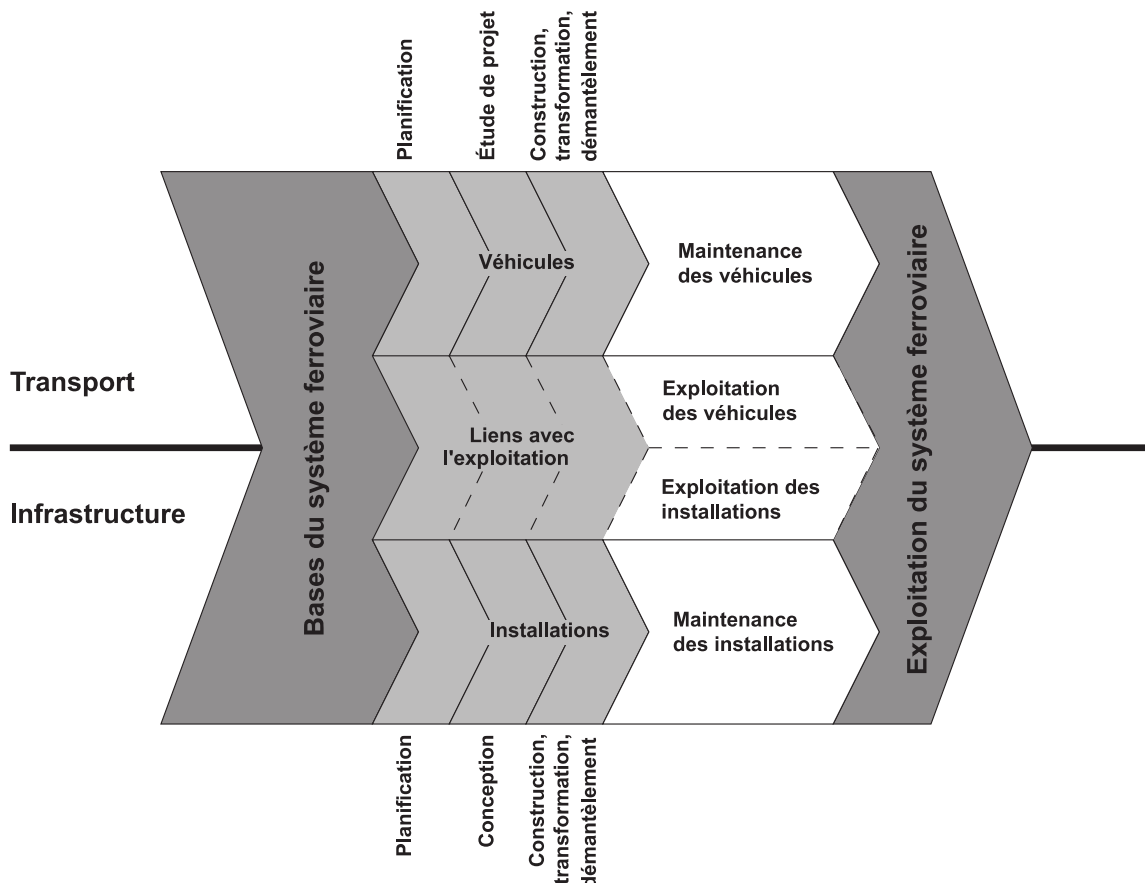


Figure 6-1: Représentation simplifiée de la technique de système ferroviaire et de l'exploitation.

6.2 Système de numérotation

Le système de numérotation de l'ouvrage de référence RTE est basé sur la représentation ci-dessus de la technique de système ferroviaire et de l'exploitation. Cependant, la philosophie du RTE veut aussi répondre aux besoins de la pratique et rester ouverte à de nouvelles idées. C'est la raison pour laquelle a été choisie une structure simple et claire.

Les réglementations RTE développées et intégrées à la structure RTE seront uniquement les réglementations qui sont nécessaires à plusieurs entreprises ferroviaires et qui peuvent être utilisées par le plus grand nombre possible d'entreprises ferroviaires suisses.

Les réglementations existantes sur le même sujet doivent être intégrées à la rédaction des nouvelles réglementations RTE. Un seul domaine spécialisé doit être traité dans chaque réglementation RTE. Les exceptions autorisées sont les manuels portant sur des thèmes transversaux.

Les besoins des chemins de fer à voie normale, des chemins de fer à voie métrique, des chemins de fer à voie spéciale, des chemins de fer à crémaillère et des tramways sont pris en compte.

La structure répond à la demande souvent exprimée par les spécialistes qui réclament des ouvrages à la structure simple et ouverte au développement. Il est possible de la développer dans le cadre des nouvelles connaissances acquises et des nouvelles exigences imposées aux réglementations. Elle doit néanmoins présenter une certaine stabilité afin de garantir une continuité pour les utilisateurs du programme RTE.

Le système de numérotation de l'ouvrage de référence RTE est basé sur la structure du domaine spécialisé du programme RTE représentée. Il poursuit le système de numérotation des réglementations existantes des CFF.

Le numéro de réglementation RTE est l'identifiant unique qui permet d'identifier et de référencer chaque réglementation RTE avec précision. Il est également utilisé lors de la recherche dans le Webshop RTE.

Il faut veiller à éviter tout chevauchement avec les réglementations existantes des CFF portant le même numéro. CFF Infrastructure renumérote ses nouvelles réglementations à partir de 50000, de sorte qu'il n'y ait plus de nouveau chevauchement avec les réglementations RTE.

ABXXX	Domaines spécialisés selon le tableau 6-4
XXCXX	Domaines spéciaux selon le tableau 6-3 (parfois également occupés par des domaines spécialisés selon le tableau 6-4)
XXXDE	Numérotation continue des différentes réglementations RTE
5XXXX	Nouvelles réglementations de CFF Infrastructure

Tableau 6-2: Structure du système de numérotation.

Pour une orientation plus facile dans le système de numérotation des réglementations RTE, les numéros suivants sont réservés à la troisième place pour les domaines spéciaux:

XX0XX	Voie normale ou toutes les voies
XX1XX	Documents de base
XX3XX	Bloc de numéros réservé pour une attribution ultérieure
XX5XX	Voie métrique et voie spéciale
XX7XX	Chemins de fer à crémaillère
XX8XX	Tramways

Tableau 6-3: Domaines spéciaux dans le système de numérotation RTE.

10000–19999	Bases du système de technique ferroviaire, bases du RTE
20000–29999	Installations Planification, conception, construction, exploitation et maintenance
20000–20099	Généralités sur les installations
20100–20499	Sécurité sur les chantiers
20500–20999	Environnement, risques naturels et protection de l'environnement
21000–21499	Infrastructure de la voie ferrée
21500–21999	Ouvrages d'art
22000–22999	Superstructure de la voie ferrée
23000–23999	Bâtiments et équipement technique des constructions
24000–24999	Accès aux chemins de fer et systèmes d'information des voyageurs
25000–25999	Installations de sécurité et systèmes de gestion du trafic
26000–26999	Installations électriques 50 Hz
27000–27999	Installations électriques 16.7 Hz et courant continu
28000–28999	Télématique et télécommunication
29000–29199	Interaction entre les véhicules et la voie
29200–29399	Interopérabilité des installations
29400–29999	Thèmes transversaux et technique des installations
30000–39999	Exploitation du chemin de fer (liens avec l'exploitation)
40000–49999	Véhicules Planification, conception, construction, exploitation et maintenance
40000–40099	Généralités sur les véhicules
40100–40499	Sécurité des véhicules
40500–40999	Protection anti-incendie dans les véhicules
41000–41999	Bogies
42000–42999	Caisses et systèmes d'attelage
43000–43999	Équipements voyageurs
44000–44999	Systèmes de porte et systèmes d'information des voyageurs
45000–45999	Équipements de freinage
46000–46999	Équipements spéciaux
47000–47999	Équipements de traction
48000–48999	Systèmes de commande
49000–49199	Homologation des véhicules
49200–49399	Interopérabilité des véhicules
49400–49999	Thèmes transversaux et technique des véhicules

Tableau 6-4: Domaines spécialisés de la technique de système ferroviaire dans le système de numérotation RTE.

6.3 Types de réglementation RTE

L'ouvrage de référence RTE se limite à deux types de documents:

- Les documents R viennent compléter ou améliorer les réglementations souveraines et les normes techniques. Les instructions qu'ils donnent doivent être suivies comme tout règlement.
- Les documents D comprennent des manuels et des documentations servant de recommandations ou d'aides dans le quotidien professionnel ou, à titre exceptionnel, reflètent l'état de la technique et représentent la vraie pratique en vue d'une standardisation.

6.4 Structure fixe des chapitres

Les réglementations RTE doivent être rédigées selon une structure uniforme et dans un langage compréhensible pour l'utilisateur. Le niveau de précision doit être adapté au groupe d'utilisateurs. Les explications complémentaires qui ne doivent pas nécessairement être intégrées au contenu doivent être ajoutées en annexe. Les déclarations et les citations de réglementations d'ordre supérieur doivent être clairement désignées en tant que telles et mises en italique.

La conception des réglementations RTE doit être uniforme et doit clairement se distinguer des normes et d'autres prescriptions. Le bureau RTE établit à cet effet les consignes de conception RTE.

Pour les réglementations RTE, une séquence fixe a été élaborée et doit être appliquée pour la structure des chapitres de tous les projets de réglementation RTE. Dans un projet de réglementation RTE en particulier, il est possible de supprimer ou d'ajouter quelques sections. La séquence des autres sections est néanmoins maintenue, la numérotation doit se poursuivre et peut dans ce cas s'écarter du modèle. Les chapitres 1 à 4 doivent obligatoirement figurer dans les nouvelles réglementations RTE selon la structure présentée ci-après. On est ainsi assuré de présenter toujours la même structure de contenu aux utilisateurs. La structure fixe des chapitres est la suivante:

Structure des pages d'introduction

Page de titre	La page de titre (page 1) comporte une bande bleue. Son verso (page 2) doit rester vierge. La page 2 est la seule page vierge de toute la réglementation RTE.
Page d'en-tête	La feuille d'en-tête doit figurer sur la page 3 de toutes les réglementations RTE.
Mentions légales	Les mentions légales apparaissent sur la page 4 de toutes les réglementations RTE.
Historique des modifications	L'historique des modifications apparaît sur la page 5 de toutes les réglementations RTE.
Avant-propos	L'avant-propos apparaît sur la page 6 de toutes les réglementations RTE. L'avant-propos formule des réflexions personnelles, ainsi que des réflexions sur la philosophie de la réglementation et informe l'acheteur potentiel et l'utilisateur de la réglementation RTE de son contenu.
Table des matières	La table des matières indique les principales sections, y c. les Annexes A.

Contenu général et fondamental des réglementations RTE

Chapitre 1 Généralités	Ce chapitre comprend au moins les sections suivantes: 1.1 Buts de la présente réglementation RTE 1.2 Utilisation Ces deux sections peuvent également être regroupées en une seule: 1.1 Buts de la présente réglementation RTE et utilisation
Chapitre 2 Bases	Ce chapitre comprend généralement les sections suivantes: 2.1 Réglementations souveraines 2.2 Normes 2.3 Réglementations RTE et réglementations des chemins de fer ^{a)} 2.4 Directives et fiches 2.5 Autres bases utilisées de manière limitée 2.6 Études
Chapitre 3 Abréviations et termes	Ce chapitre comprend au moins les sections suivantes: 3.1 Abréviations 3.2 Termes
Chapitre 4 Principes	Le chapitre 4 décrit les principes physiques, techniques et organisationnels sur lesquels est basée la réglementation RTE.

a) Les règlements IOP sont cités dans cette section.

Contenu spécifique à la réglementation

Chapitres spécifiques à la régle- mentation	Les chapitres spécifiques à la réglementation commencent à partir du chapitre 5.
--	--

Contenu spécifique à la réglementation (facultatif)

Bibliographie	Des références à des documents complémentaires sont insérées dans le dernier chapitre.
Annexe A Général	L'Annexe A Général fait partie de la réglementation RTE et est élaborée par le GP RTE en même temps que la réglementation RTE. Cette annexe présente des explications complémentaires au contenu.
Annexe A CFF	L'Annexe A CFF fait partie de la réglementation RTE et est élaborée par les CFF en même temps que la réglementation RTE. Il convient de respecter les directives du R RTE 11000; les CFF détiennent cependant les droits d'auteur sur ce document. Les CFF peuvent remplacer cette annexe en concertation avec le bureau RTE, sans tenir compte de la mise à jour de la réglementation RTE. Cette annexe présente des explications complémentaires des CFF, p. ex. des tableaux de compétences des CFF et d'autres compléments spécifiques aux CFF.
Dessins	Les dessins font partie de la réglementation RTE et sont élaborés par le GP RTE en même temps que la réglementation RTE.
Modèles	Les modèles sont des documents indépendants qui peuvent être utilisés lors de l'application de la réglementation RTE. Les modèles vierges font partie de la réglementation RTE et sont élaborés par le GP RTE en même temps que la réglementation RTE.

Exemples	Les modèles complétés à titre d'exemple font partie de la réglementation RTE et sont élaborés par le GP RTE en même temps que la réglementation RTE.
-----------------	--

Contenu spécifique à l'entreprise

Annexe B	L'Annexe B relève des entreprises ferroviaires et est élaborée et publiée séparément par les entreprises ferroviaires (cf. la section 11.2).
-----------------	--

7 Nouvelles réglementations RTE

Pour pouvoir initier des projets de nouvelles réglementations RTE, le programme RTE doit disposer d'une preuve des besoins des spécialistes et des utilisateurs. Une réglementation RTE est considérée comme nouvelle lorsqu'aucune réglementation RTE portant le même numéro n'a encore été publiée. En cas de modification du numéro d'une réglementation RTE, cette dernière n'est pas considérée comme nouvelle.

7.1 Évaluation des besoins pour les nouvelles réglementations RTE

Il existe différentes possibilités d'évaluer les besoins pour de nouvelles réglementations RTE:

- Les commissions de l'UTP, en particulier les commissions CPFV, KIS et CTM ainsi que leurs GE, constituent la base principale pour déterminer les besoins en matière de réglementation RTE. Souvent, des projets sont concrétisés dans les GT UTP (cf. la section 5.2.4.3) pour le compte des GE, ce qui peut engendrer la nécessité d'élaborer de nouvelles réglementations RTE.
- Il est également possible que des entreprises ferroviaires individuelles ou des tiers travaillent sur des projets de réglementation RTE et que dans le cadre du déroulement du travail, il apparaisse nécessaire d'initier des projets de réglementation RTE.
- Le suivi de l'évolution des réglementations souveraines dans les comités de la KOSEB ou de l'évolution des normes et des directives dans les groupes spécialisés concernés peut également amener à constater la nécessité de mettre en place des projets de réglementation RTE. Une coordination étroite entre l'OFT (KOSEB) et la PL RTE est impérative, en particulier pour la simplification des réglementations souveraines avec le principe de détermination des objectifs dans les DE-OCF et de description de solutions conformes à cela dans les réglementations RTE.
- Des projets de recherche ou des projets d'innovation peuvent eux aussi aboutir à la nécessité d'introduire de nouvelles réglementations RTE. À l'inverse, un éventuel besoin en réglementation RTE peut aboutir à des projets de recherche ou d'innovation préalables dont les résultats permettront de lancer ultérieurement les projets de réglementation RTE spécifiques.

Chaque thème est attribué selon le domaine à au moins un GE qui évalue la nécessité de nouvelles réglementations RTE. Les GE sont soutenus dans ce travail par la PL RTE et le bureau RTE. La participation du bureau RTE dans divers groupes (comités de pilotage, groupes de travail, groupes de projet et comités consultatifs) est également pertinente afin de connaître rapidement les besoins exprimés et leur étendue.

Pour chaque nouvelle réglementation RTE, il faut avant tout une idée de projet et un justificatif du besoin pour pouvoir ensuite débiter le travail de préparation comme indiqué au chapitre 9.

8 Projets de mise à jour et développement

L'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) de l'UTP remplit sa mission tant que les réglementations RTE sont à jour. Si les réglementations ne sont pas mises à jour et n'évoluent pas, elles perdent rapidement tout intérêt, mettant en péril leur crédibilité et donc leur existence.

Une réglementation RTE publiée peut devenir obsolète après les évolutions suivantes (cf. également la section 4.5):

- Technique: d'autres technologies ou techniques de production sont utilisées.
- Réglementations souveraines/normes: les réglementations souveraines ou les normes sont mises à jour, et donc modifiées ou supprimées.
- Pratique et processus (d'exploitation): les méthodes de travail ont considérablement évolué, une solution alternative s'est imposée dans la pratique ou de nouveaux outils sont disponibles.
- Utilisation: si les informations sont nouvellement publiées dans une norme, la réglementation RTE correspondante devient superflue.

Les réglementations RTE du programme RTE doivent être à jour pour pouvoir aider efficacement les utilisateurs. La responsabilité en incombe à la PL RTE.

La mise à jour et le développement sont basés sur les principes suivants:

- Selon les besoins de mise à jour et le caractère d'urgence, des adaptations appropriées et proportionnées doivent être réalisées. Il n'est pas nécessaire de constituer un GP RTE pour corriger des erreurs si elles sont mineures.
- Toute modification d'une réglementation RTE valide, déjà publiée, nécessite un mandat. Cela peut être très court s'il répond à l'objectif.
- L'instrument le plus important pour clarifier l'actualité de la réglementation est la revue RTE. Dans le cadre de la revue, la PL RTE invite les entreprises ferroviaires et l'OFT à signaler toute information relative à l'actualité, à des lacunes et à des développements. Les notifications de revue compilées constituent la base pour l'élaboration de projets de mise à jour. Si aucune adaptation n'est nécessaire, la réglementation RTE peut rester inchangée.
- Les revues commencent au plus tard 5 ans après la parution d'une réglementation RTE. Un GE, la PL RTE ou le bureau RTE peut également en initier plus tôt.

8.1 Évaluation des besoins pour des projets de mise à jour et des développements

Pour pouvoir initier des mises à jour ou des développements, des suggestions de spécialistes et d'utilisateurs dans ce sens sont nécessaires au programme RTE. Trois processus ont été instaurés à cet effet:

- **Demandes de modification d'utilisateurs** concernant des réglementations RTE valides, déjà publiées.
Les demandes sont passées en revue, collectées et centralisées par le bureau RTE (RTE@utp.ch).

- **Suivi des modifications** apportées aux réglementations souveraines, aux normes et aux directives.

Chaque réglementation RTE est attribuée selon le domaine à au moins un GE qui est chargé de surveiller le caractère actuel de ses réglementations RTE. Les GE sont soutenus dans ce travail par la PL RTE et le bureau RTE. La participation du bureau RTE dans divers groupes (comités de pilotage, groupes de travail, groupes de projet et comités consultatifs) est également pertinente afin de prendre rapidement connaissance des changements.

- **Revue régulières** (selon la section 8.2)

Les GE, la PL RTE et le bureau RTE peuvent à tout moment solliciter une revue ou une mise à jour d'une réglementation RTE.

8.2 Revue

Le bureau RTE est chargé pour le compte de la PL RTE de déterminer les besoins de mise à jour de chaque réglementation RTE au plus tard 5 ans après sa publication. À cet égard, le GE compétent pour le domaine correspondant est interrogé et, le cas échéant, mandaté pour préparer des questions de revue concrètes pour la revue de la réglementation RTE concernée. Si une mise à jour n'est pas nécessaire, la revue sera renouvelée à intervalles de 5 ans. La réglementation RTE reste inchangée dans ce cas et aucune inscription n'est effectuée dans la réglementation RTE elle-même.

Contrairement aux consultations, nous mettons en consultation les réglementations RTE en vigueur, déjà publiées, et non des projets de réglementation RTE lors des revues et, à cette fin, nous vérifions la nécessité d'une mise à jour avec des questions de revue standards et le cas échéant spécifiques sur la réglementation RTE concernée.

La revue consiste principalement à répondre aux questions de revue standard suivantes:

- Comment la réglementation RTE fonctionne-t-elle dans la pratique?
- Constatez-vous des optimisations possibles de la réglementation RTE qui permettraient de réduire les coûts induits (coûts du cycle de vie) pour les chemins de fer?
- Quelles questions sont en suspens concernant le contenu du document?
- A-t-on connaissance de réclamations relatives à l'utilisation du document?
- Est-il selon vous nécessaire de traiter d'autres sujets dans le cadre d'une mise à jour?
- Existe-t-il déjà des demandes de modification?
- Existe-t-il de nouvelles éditions ou des éditions modifiées parmi les documents de base référencés?
- Sait-on si cela engendre d'ores et déjà un besoin de modification?

Pour la revue RTE, on s'appuie sur la liste de distribution de la consultation RTE (cf. la section 10.3), de sorte que tous les groupes d'utilisateurs et organisations actuels peuvent répondre à l'enquête menée à l'occasion de la revue RTE. Les destinataires sont définis dans le GE compétent.

Le bureau RTE distribue les documents suivants par courrier électronique aux destinataires définis ci-dessus pour la revue:

- Courrier d’accompagnement Invitation à la revue (fichier PDF)
- Fiche d’information pour la revue d’une réglementation, y c. les questions de revue standards (fichier PDF)
- Version valide, déjà publiée, de la réglementation RTE (fichier PDF)
- Tableau de feed-back comprenant des questions de revue spécifiques sur la réglementation RTE concernée (modèle Word)

Les destinataires de la revue sont invités à proposer des compléments, des adaptations ou des suppressions. La période de revue est généralement estimée entre 6 et 8 semaines. Pendant les périodes de congés, la durée est prolongée.

Le bureau RTE compile l’ensemble des commentaires, suggestions et demandes entrants dans un tableau de feed-back complet, trié avec précision, et fournit au CP GP RTE des informations pour déterminer correctement le besoin de mise à jour dans un laps de temps limité. Le GE compétent reçoit ce tableau de feed-back avec la tâche de vérifier toutes les demandes et les propositions de texte et, sur cette base, de déterminer la nécessité d’une mise à jour et, le cas échéant, de soumettre une demande à la PL RTE.

Si la PL RTE accepte la mise à jour de la réglementation RTE, le nouveau GP RTE constitué décide de valider ou non les propositions issues de la revue. Les décisions sont prises à la majorité du GP RTE. Les demandes acceptées sont incorporées dans le texte et les graphiques. Si une demande est rejetée par le GP RTE, ce dernier doit justifier sa décision pour la demande correspondante dans le tableau de feed-back. Les demandes différées de la dernière consultation seront intégrées à la mise à jour.

Le bureau RTE envoie le tableau de feed-back avec les décisions du GP RTE aux participants à la revue.

8.3 Processus de mise à jour

Avant la décision de mise à jour, toutes les modifications et les demandes de modifications actuelles doivent être compilées pour toute réglementation RTE spécifique (ou un ensemble de réglementations). La coordination optimale des demandes et des mandats est importante pour mieux cibler le recours aux spécialistes et l'utilisation des ressources.

Il existe des processus de mise à jour très variés qui peuvent être répartis dans quatre groupes selon l'ampleur du travail de mise à jour nécessaire (classés dans l'ordre croissant):

	1. Correction ^{a)}	2. Adaptation ^{b)}	3. Révision partielle ^{b)}	4. Révision ^{b)}
Travail	Réduite	Comme pour l'élaboration	Comme pour l'élaboration (mais partielle)	Comme pour l'élaboration
Travail de modification	<ul style="list-style-type: none"> – Élimination d'erreurs – Aucune modification dans le contenu des informations 	<ul style="list-style-type: none"> – Amélioration de la réglementation RTE – Mise à jour de sections isolées – Ajout de sections – Suppression de sections isolées 	<ul style="list-style-type: none"> – Mise à jour partielle de la réglementation RTE – Les autres parties restent inchangées 	<ul style="list-style-type: none"> – Mise à jour complète de toute une réglementation RTE – Toutes les parties sont examinées – Développement de la réglementation RTE
Structure	Mandat court	Mandat de projet	Mandat de projet	Mandat de projet
Exécutant	Auteur	Auteur	GP RTE	GP RTE
Mandat et validation	PL RTE	PL RTE	PL RTE	PL RTE
Consultation relative au document D	Relecture par le GE	Une consultation	Une consultation	Une consultation
Consultation relative au document R	Relecture par le GE	Une consultation	Une consultation (2 ^e consultation facultative)	Deux consultations
Assurance qualité	Relecture	GE Consultations Relecture	GP RTE Consultations Relecture	GP RTE Consultations Relecture
Date d'édition	Maintenue	Nouvelle	Nouvelle	Nouvelle
Inscription dans l'historique des modifications	Oui	Oui	Oui	Oui
Intégration par les entreprises ferroviaires	Aucune (publication uniquement)	Oui	Oui	Oui

Tableau 8-1: Caractéristiques des quatre processus de mise à jour.

a) Dans le cas de corrections (processus de modification «1. Correction»), la nouvelle date doit être indiquée sur la page correspondante. Si plusieurs pages sont corrigées, on n'indiquera pas de nouvelle date d'édition sur les pages 3 et 5. En revanche, on indiquera la date sous «Adaptation» à la page 3, et on mentionnera la correction dans la deuxième colonne de «Modifications» avec la date à la page 5.

b) La date d'édition sera remplacée dès que la réglementation RTE aura fait l'objet d'une ou plusieurs adaptations (processus de modification «2. Adaptation» ou un travail de modification plus approfondi).

L'historique de modifications à la page 5 précise les principales modifications au moyen de mots-clés.

Délimitation des processus de mise à jour

Les quatre processus de mise à jour présentés ne sont pas toujours parfaitement distincts les uns des autres. Par exemple, une adaptation peut inclure des aspects d'une révision partielle, en fonction des demandes en cours.

Il en va de même pour l'affectation aux processus de mise à jour pour des modifications spécifiques des domaines d'influence. Le tableau suivant est une première orientation. La décision d'affectation aux processus de mise à jour est prise par la PL RTE.

	1. Correction	2. Adaptation	3. Révision partielle	4. Révision
Erreurs dans la réglementation RTE, p.ex. erreurs d'interprétation dans la traduction	x	—	—	—
Erreurs dans la réglementation RTE, p.ex. graphiques incorrects	x	—	—	—
Substitution de termes, p.ex. PCT	--	x	—	—
Développements, p.ex. PCT, DE-OCF	--	x	—	—
Adaptation de passages de lois, d'ordonnances, etc.	--	--	x	—
Nouvelle loi, norme fondamentalement remaniée, etc. Développement	--	--	--	x

Tableau 8-2: Critères pour les processus de mise à jour.

- x Critère déterminant
- Non prévu
- Sans influence sur le type de processus

9 Travail de préparation

Pour débiter un projet de réglementation RTE et concrétiser le mandat de projet avec des objectifs, des coûts et des délais définis, un travail de préparation est nécessaire.

Le travail de préparation des projets de réglementation RTE s'effectue en 4 étapes selon les sections 9.1 à 9.4:

Processus			Tâches des intervenants			
Étape	Section	Désignation	GP RTE/ CP GP RTE	Coach RTE/ CoPil RTE et bureau RTE	PL RTE	Entreprises ferroviaires
1	9.1	Détermination de l'idée de projet/ de la mise à jour	—	Accompagnement du travail de préparation	—	Engagement de spécialistes dans le GE ou le GT UTP
2	9.2	Décision préliminaire sur l'idée de projet ou la mise à jour	—	Présentation de l'idée de projet au sein de la PL RTE	Décision préliminaire sur l'idée de projet ou la mise à jour	—
4	9.3	Établissement du mandat de projet	Établissement du mandat de projet	Soutien au mandat de projet	—	Engagement de spécialistes dans le GP RTE
5	9.4	Approbation du mandat de projet	—	—	Approbation du mandat de projet	—

Tableau 9-1: Travail de préparation des projets de réglementation RTE.

9.1 Détermination de l'idée de projet ou de la mise à jour

Une partie des intrants est fournie par des organes de l'UTP ou par des tiers (cf. le chapitre 7). Ces intrants sortent du cadre du programme RTE. Le bureau RTE ou un coach RTE (ou le CoPil RTE) peut uniquement accompagner le travail de préparation si possible. Ce n'est qu'après la décision préliminaire sur l'idée de projet ou la mise à jour que le projet entre dans le cadre du programme RTE.

9.2 Décision préliminaire sur l'idée de projet ou la mise à jour

Si l'évaluation des besoins pour de nouveaux projets (cf. la section 7.1), des projets de mise à jour et des développements (cf. la section 8.1) est positive ou si des intrants en faveur d'une idée de projet ciblée concrète ont été fournis par d'autres (cf. la section 9.1), le bureau RTE les transmet à la PL RTE. En fonction des besoins et du caractère d'urgence, la PL RTE décide d'inclure ou non le projet dans la liste des projets de réglementation RTE à budgétiser et donc dans le programme RTE.

En rendant sa décision préliminaire, la PL RTE autorise les travaux préliminaires pour l'établissement d'un mandat de projet RTE. Le GP RTE désigné est alors autorisé à effectuer des dépenses avec un budget limité.

Avant et pendant l'établissement du mandat de projet RTE, il est important de trouver les spécialistes nécessaires au GP RTE, en particulier par le biais des GE, afin de déterminer clairement dès l'approbation du mandat de projet RTE les spécialistes qui pourront participer à l'élaboration de la réglementation RTE.

Si le mandat de projet RTE est établi sans dépenses pour le programme RTE (selon la section 9.3), il est possible d'ignorer la décision préliminaire sur l'idée de projet et de soumettre le mandat de projet RTE directement à la PL RTE pour approbation (selon la section 9.4).

9.3 Établissement du mandat de projet

Le coach RTE rédige le mandat de projet RTE en collaboration avec le chef de projet RTE (CP GP RTE) ou avec l'ensemble du GP RTE.

Si le CP GP RTE et les membres du GP ne sont pas encore définis, le coach RTE prépare l'ébauche du mandat de projet RTE, le cas échéant avec l'aide d'un GE ou de tiers. Les commissions et leurs GE constituent en outre la base de recrutement des membres du groupe de groupe RTE.

Le mandat de projet RTE doit préciser les points suivants:

- clarifier la mission et définir les objectifs de la future réglementation RTE,
- définir un titre court et concis et le numéro de la réglementation RTE,
- indiquer toutes les réglementations existantes (règlements, instructions, éventuellement aussi des parties des DE-OCF ou d'autres réglementations souveraines) qui doivent être remplacées par la réglementation RTE,
- préciser le cercle des futurs groupes d'utilisateurs (détermination des destinataires pour les consultations),
- définir le calendrier avec des délais contraignants (programme de travail),
- déterminer le CP GP RTE et une éventuelle assistance au projet RTE, y c. la répartition des tâches,
- préciser la composition du GP RTE incluant la désignation du CP GP RTE et du coach RTE,
- indiquer le calcul des coûts du projet,
- présenter une ébauche de la structure et la portée de la réglementation RTE,
- compiler les bases et les interfaces,
- définir le niveau du document (document D ou R).
- pour les documents D: décision d'une ou deux consultations,
- détermination des traductions qui seront effectuées dans le cadre du projet de réglementation RTE,
- décision sur la procédure de validation à choisir selon la section 10.5.1:
 - promulgation d'une réglementation RTE technique
 - réglementation RTE technique pour approbation
 - réglementation RTE technique pour approbation concernant la superstructure
 - réglementation RTE d'exploitation pour information
 - réglementation RTE d'exploitation pour approbation

9.4 Approbation du mandat de projet

Une fois le mandat de projet RTE établi, la PL RTE vérifie le projet de réglementation RTE et l'autorise si le financement est approuvé.

La décision de mettre en œuvre le projet est alors prise et le GP RTE peut débiter le processus d'élaboration selon le chapitre 10.

10 Processus d'élaboration

L'élaboration, la mise à jour, le développement, la consolidation et la mise en consultation des réglementations RTE est un processus exigeant. Ce chapitre fournit aux GP RTE diverses informations utiles pour le traitement efficace d'une réglementation RTE.

Le processus d'élaboration établi, la participation de spécialistes de diverses entreprises ferroviaires et de solides consultations sont la garantie de réglementations conformes à l'état de la technique.

Des idées issues de la rédaction des normes (règlement CEN/CENELEC) sont également intégrées à l'organisation des processus.

Le processus d'élaboration est basé sur les principes suivants:

- L'élaboration ou le développement d'une réglementation RTE est géré(e) comme un projet.
- Le processus s'appuie sur le mandat de projet RTE approuvé par la PL RTE.
- Toute modification des mandats de projet RTE nécessite également l'approbation de la PL RTE.

L'élaboration, la validation et la publication d'une réglementation RTE s'effectuent sous la forme d'un projet en 6 phases selon les sections 10.1 à 10.6:

Processus			Tâches des intervenants			
Étape	Section	Désignation	GP RTE/ CP GP RTE	Coach RTE/ CoPil RTE ou bureau RTE	PL RTE	Entreprises ferroviaires
1	10.1	Début du projet/ réunion initiale	Réunion initiale GP RTE	Réunion initiale GP RTE	–	Engagement de spécialistes dans le GP RTE
2	10.2	Élaboration de la première ébauche	Élaboration de la première ébauche	Aide en cas de questions	–	–
3	10.3	1 ^{re} consultation ou consultation unique et correction	Élaboration de la version pour la 2 ^e consultation	Aide en cas de questions Réalisation de la 1 ^{re} consultation	–	Feed-back concernant la réglementation RTE
4	10.4	2 ^e consultation et correction	Élaboration de la version définitive	Aide en cas de questions Réalisation de la 2 ^e consultation	–	Feed-back concernant la réglementation RTE
5	10.5	Validation et publication	–	Relecture, mise en page, traduction, publication, information	Validation pour publication de la réglementation RTE	–
6	10.6	Fin du projet	–	Décompte final, archivage, réunions, formations	–	–

Tableau 10-1: Processus d'élaboration des projets de réglementation RTE.

10.1 Début du projet/réunion initiale

Une fois le mandat de projet RTE approuvé par la PL RTE (cf. la section 9.4), le GP RTE débute le projet. En règle générale, le coach RTE participe activement à la réunion initiale et fournit au GP RTE des informations importantes pour l'élaboration et répond aux questions des membres du GP.

10.2 Élaboration de la première ébauche

Le modèle Word de la réglementation RTE est fourni par le bureau RTE. À titre de base, le GP RTE reçoit, si possible, les fichiers des réglementations RTE à remplacer. Si une réglementation RTE existante sert de base, une copie actualisée est fournie par le bureau RTE au format Word.

Le GP RTE élabore le projet de réglementation RTE avec tout le contenu prévu directement dans le modèle Word et le corrige avant la première/unique consultation.

Le CP GP RTE remet au bureau RTE la version Word de l'ébauche terminée de la réglementation RTE, incluant tous les fichiers originaux (illustrations, graphiques, tableaux, dessins). Si des modifications de la réglementation RTE sont par la suite encore souhaitées par le GP RTE, celles-ci doivent être convenues avec le coach RTE ou le bureau RTE.

Avant l'envoi de la première/unique consultation, l'ébauche est dans la mesure du possible adaptée aux consignes de conception RTE par le bureau RTE.

10.3 Première consultation ou consultation unique et correction

Les documents D ne sont généralement soumis qu'à une seule consultation. S'il s'agit d'un processus de mise à jour, les indications liées à la consultation du tableau 8-1 doivent être respectées.

Les consultations sont effectuées dans la version correspondant à la langue d'origine. Si cela s'avère pertinent, une version allemande ou française obtenue par un procédé de traduction automatique est mise à disposition. Dans le cas d'un nombre de modifications faible ou moyennement élevé par rapport à l'ancienne version, il est utile de faire traduire les modifications par un professionnel, mais sans relecture par un spécialiste. Des demandes peuvent être soumises en allemand, en français ou en italien.

Toutes les consultations d'une réglementation RTE ont en principe les mêmes destinataires, de sorte que tous les futurs groupes d'utilisateurs et organisations puissent réagir dès la première consultation. Les destinataires sont les suivants:

- groupes d'experts concernés de l'UTP,
- GT UTP concernés,
- GP RTE concerné,
- entreprises ferroviaires concernées,
- services des CFF concernés,
- spécialistes des chemins de fer,
- autres spécialistes éventuellement,
- entreprises de l'industrie et sociétés d'ingénierie concernées éventuellement,
- OFT section Homologations et réglementations,

- sections spécialisées de l'OFT concernées,
- autres autorités concernées,
- tiers.

Les destinataires sont définis dans le mandat de projet RTE. En règle générale, le GP RTE ou le GE propose les spécialistes ou les entreprises de l'industrie et les sociétés d'ingénierie concernées qui doivent être intégrées aux consultations.

Le bureau RTE distribue les documents suivants pour la première consultation par courrier électronique aux destinataires définis ci-dessus:

- courrier d'accompagnement Invitation à la première consultation (fichier PDF)
- fiche d'information pour la première consultation d'une réglementation RTE (fichier PDF)
- ébauche de la réglementation RTE (fichier PDF)
- feed-back et décisions du GP en lien avec la revue (fichier PDF garantissant l'anonymat, mais avec les codes Chemin de fer)
- tableau de feed-back (modèle Word)

Les destinataires de la consultation sont invités à proposer des compléments, des adaptations ou des suppressions. La durée de la consultation est généralement de 6 semaines. Pendant les périodes de vacances, la durée est prolongée.

Les grandes entreprises, en particulier, doivent transmettre leurs feed-back de manière **consolidée**. Les demandes doivent refléter le point de vue de l'entreprise.

Le bureau RTE compile l'ensemble des commentaires, suggestions et demandes entrants dans un tableau de feed-back complet, trié avec précision et fournit au CP GP RTE des informations pour procéder efficacement à la correction dans un laps de temps limité. Le GP RTE reçoit ce tableau de feed-back avec la tâche de vérifier toutes les demandes et les propositions de texte. Le GP RTE décide ou non d'accepter les propositions. Les décisions sont prises à la majorité du GP RTE.

Les demandes acceptées sont incorporées dans le texte et les graphiques. Des corrections importantes dans l'ébauche de la réglementation RTE sont encore possibles au cours de cette phase. Si une demande est rejetée par le GP RTE, ce dernier doit justifier sa décision pour la demande correspondante dans le tableau de feed-back.

Le CP GP RTE remet au bureau RTE une version Word de l'ébauche corrigée de la réglementation RTE, incluant tous les fichiers originaux (illustrations, graphiques, tableaux, dessins). Si des modifications de la réglementation RTE sont par la suite encore souhaitées par le GP RTE, celles-ci doivent être convenues avec le coach RTE ou le bureau RTE.

L'ébauche de la réglementation RTE est ensuite adaptée par le bureau RTE en fonction des consignes de conception RTE afin de permettre la transmission avec la mise en page définitive.

Le bureau RTE envoie le tableau de feed-back avec les décisions du GP RTE aux participants à la première consultation.

S'il s'agit de l'unique consultation de la réglementation RTE concernée, elle est envoyée à la PL RTE pour validation de la publication. La relecture par le bureau RTE garantit également un style d'écriture et un fond cohérents dans tout le document et adaptés aux utilisateurs.

10.4 Deuxième consultation et correction

La deuxième consultation n'est généralement effectuée que pour les documents R. S'il s'agit d'un processus de mise à jour, les indications liées à la consultation du tableau 8-1 doivent être respectées.

Les consultations ne sont effectuées que dans une version linguistique (allemand ou français). Des demandes peuvent néanmoins être soumises en allemand, en français ou en italien.

Toutes les consultations d'une réglementation RTE ont en principe les mêmes destinataires, de sorte que tous les futurs groupes d'utilisateurs et organisations puissent réagir dès la première consultation. Lors de la deuxième consultation, les personnes ayant transmis un feed-back dans le cadre de la première consultation sont directement intégrées. Sinon, les destinataires sont les mêmes que lors de la première consultation (cf. la section 10.3)

Les destinataires sont définis dans le mandat de projet RTE. En règle générale, le GP RTE ou le GE propose les spécialistes ou les entreprises de l'industrie et les sociétés d'ingénierie concernées qui doivent être intégrées aux consultations.

Le bureau RTE distribue les documents suivants pour la deuxième consultation par courrier électronique aux destinataires définis ci-dessus:

- courrier d'accompagnement Invitation à la deuxième consultation (fichier PDF)
- fiche d'information pour la deuxième consultation d'une réglementation RTE (fichier PDF)
- ébauche de la réglementation RTE (fichier PDF)
- feed-back et décisions du GP en lien avec la première consultation (fichier PDF garantissant l'anonymat, mais avec les codes Chemin de fer)
- tableau de feed-back (modèle Word)

Les destinataires de la consultation sont invités à proposer des compléments, des adaptations ou des suppressions pour une amélioration de la réglementation et à des fins d'assurance qualité. Plus aucune correction importante n'est possible dans l'ébauche de la réglementation RTE au cours de cette phase. La durée de la consultation est généralement de 6 semaines. Pendant les périodes de vacances, la durée est prolongée.

Le bureau RTE compile l'ensemble des commentaires, suggestions et demandes entrants dans un tableau de feed-back complet, trié avec précision et fournit au CP GP RTE des informations pour procéder efficacement à la correction dans un laps de temps limité. Le GP RTE reçoit ce tableau de feed-back avec la tâche de vérifier toutes les demandes et les propositions de texte. Le GP RTE décide ou non d'accepter les propositions. Les décisions sont prises à la majorité du GP RTE.

Les demandes acceptées sont incorporées dans le texte et les graphiques. Une fois cette intégration terminée, la version définitive de la réglementation RTE est prête. La deuxième consultation sert principalement au contrôle, à l'amélioration du document et à la vérification de la qualité. Plus **aucune** correction importante n'est possible dans l'ébauche de la réglementation RTE au cours de cette phase. Le GP RTE peut recommander de telles demandes à la PL RTE pour une révision ultérieure. Si une demande est rejetée par le GP RTE, ce dernier doit justifier sa décision pour la demande correspondante dans le tableau de feed-back.

Le CP GP RTE remet au bureau RTE la version Word de l'ébauche corrigée de la réglementation RTE, incluant tous les fichiers originaux (illustrations, graphiques, tableaux, dessins). Si des modifications de la réglementation RTE sont par la suite encore souhaitées par le GP RTE, celles-ci doivent être convenues avec le coach RTE ou le bureau RTE.

Avant l'envoi à la PL RTE pour validation de la publication, l'ébauche de la réglementation RTE est adaptée par le bureau RTE en fonction des consignes de conception RTE afin de permettre la transmission, dans la mesure du possible, avec la mise en page définitive. La relecture par le bureau RTE garantit également un style d'écriture et un fond cohérents dans tout le document et adaptés aux utilisateurs.

Le bureau RTE envoie le tableau de feed-back avec les décisions du GP RTE aux participants à la deuxième consultation.

10.5 Validation et publication

10.5.1 Déroutement de la validation

Le mandat de projet RTE doit préciser la procédure de validation qui doit être appliquée à la réglementation RTE selon les réglementations souveraines. La PL RTE détermine si la procédure s'applique pour une réglementation RTE technique (trois cas selon la section 10.5.1.1), une réglementation RTE d'exploitation (deux cas selon la section 10.5.1.2) ou un document de base de l'ouvrage de référence RTE (un cas selon la section 10.5.1.3). Une réglementation RTE ne peut être associée qu'à une seule procédure de validation définie.

Les non-membres de l'UTP ne peuvent formuler des réclamations que s'ils ont soumis des demandes dans le cadre de la première ou deuxième consultation.

10.5.1.1 Procédure de validation pour une réglementation RTE technique

Les bases pour la promulgation d'une réglementation RTE technique sont définies dans l'art. 17, ch. 4, de la LCdF et dans les DE-OCF ad art. 2, DE 2.3, ch. 2.

Le bon fonctionnement de l'ensemble du système ferroviaire exige une parfaite coordination entre les DE-OCF et les PCT. Pour des réglementations techniques correctes, cela exige par exemple que les réglementations RTE techniques soient conformes à certaines parties des PCT lorsqu'elles utilisent des termes définis dans les PCT R 300.1. De manière générale, les termes nationaux spécifiques sont à harmoniser. Autrement dit, il convient d'utiliser systématiquement les mêmes termes, tels que définis dans les PCT et les DE-OCF (p. ex. dépôts et ateliers au lieu d'installations de service et d'ateliers industriels). Si nécessaire, on expliquera les termes pour s'assurer que tous les destinataires les comprennent bien (p. ex. dans une liste des synonymes).

On distingue trois cas dans la procédure de validation pour une réglementation RTE technique:

Promulgation d'une réglementation RTE technique

La réglementation RTE ne présente pas d'écart par rapport aux réglementations souveraines et la superstructure du chemin de fer n'est pas concernée:

- | | |
|--|------------|
| – Demande de validation et déclaration de conformité à la PL RTE | GP RTE |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | PL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

Réglementation RTE technique pour approbation

La réglementation RTE présente des écarts par rapport à des réglementations souveraines:

- | | |
|---|------------|
| – Déclaration de conformité hors écarts pour la PL RTE et l'OFT | GP RTE |
| – Demande de validation pour publication à la PL RTE | GP RTE |
| – Tout écart constaté dans la réglementation RTE doit être accompagné des informations suivantes: | GP RTE |
| – Les dispositions dont elle s'écarte. | |
| – Une demande pour cet écart doit être transmise à l'OFT dans le cadre du projet spécifique de réglementation RTE, selon l'art. 5, al. 2, de l'OCF. | |
| – Document pour présentation et avec une demande de prise de position sur les écarts à l'OFT | Bureau RTE |
| – Prise de position de l'OFT sur les écarts ^{b)} | OFT |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | PL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

b) La prise de position de l'OFT inclut des informations sur les conditions autorisant un écart selon l'art. 5, al. 2, de l'OCF.

Réglementation RTE technique pour approbation concernant la superstructure

La réglementation RTE concerne des domaines de sécurité de la superstructure selon les DE-OCF ad art. 31, DE 31, ch. 1.2:

- | | |
|---|------------|
| – Déclaration de conformité pour la PL RTE et l'OFT | GP RTE |
| – Demande de validation pour publication à la PL RTE | GP RTE |
| – Document transmis pour approbation à l'OFT | Bureau RTE |
| – Approbation de l'entière réglementation RTE (ou des parties officielles de la réglementation RTE) | OFT |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | PL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

10.5.1.2 Procédure de validation pour une réglementation RTE d'exploitation

Les bases pour la promulgation de prescriptions d'exploitation sont définies dans l'art. 17, ch. 4, de la LCdF, dans l'art. 5, al. 2, et l'art. 12 de l'OCF, dans les DE-OCF ad art. 12, DE 12.1 et 12.2 et dans la directive de l'OFT PE-PCT.

Les prescriptions d'exploitation sont des prescriptions qui définissent en détail les aspects de l'exploitation ferroviaire. Cela suppose l'implication des installations fixes et des véhicules («véhicules en mouvement»).

Les réglementations RTE d'exploitation sont conçues pour pouvoir être promulguées directement comme prescriptions d'exploitation (PE) par les entreprises ferroviaires. Les informations détaillées et les différents cas de figure sont présentés dans la directive de l'OFT PE-PCT.

Une réglementation RTE d'exploitation ne s'applique à un chemin de fer que si ce dernier l'a déclarée valide en tant que prescription d'exploitation.

On distingue deux cas dans la procédure de validation pour une réglementation RTE d'exploitation:

Réglementation RTE d'exploitation pour information

La réglementation RTE d'exploitation ne présente pas d'écart par rapport à des réglementations souveraines:

- | | |
|--|------------|
| – Demande de validation et déclaration de conformité à la PL RTE ^{b)} | GP RTE |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | PL RTE |
| – Document transmis pour information à l'OFT | PL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

b) Les réglementations RTE d'exploitation conformes aux réglementations souveraines n'exigent pas formellement une déclaration de conformité vis-à-vis de l'OFT.

Réglementation RTE d'exploitation pour approbation

La réglementation RTE présente des écarts par rapport à des réglementations souveraines:

- | | |
|--|------------|
| – Déclaration de conformité pour la PL RTE et l'OFT avec une liste explicite des écarts | GP RTE |
| – Demande de validation pour publication à la PL RTE | GP RTE |
| – Tout écart constaté dans la réglementation RTE doit être accompagné des informations suivantes: | GP RTE |
| – Les dispositions dont elle s'écarte. | |
| – Une demande pour cet écart doit être transmise à l'OFT dans le cadre du projet spécifique de réglementation RTE ou avant la promulgation de la prescription d'exploitation, selon l'art. 5, al. 2, de l'OCF, par le GI ou l'ETF. | |
| – Document pour présentation et avec une demande de prise de position sur les écarts à l'OFT | PL RTE |
| – Prise de position de l'OFT sur les écarts ^{b)} | OFT |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | PL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

b) La prise de position de l'OFT inclut des informations sur les conditions autorisant un écart selon l'art. 5, al. 2, de l'OCF.

10.5.1.3 Procédure de validation pour un document de base dans l'ouvrage de référence RTE

Il existe un cas dans la procédure de validation pour un document de base dans l'ouvrage de référence RTE:

Document de base dans l'ouvrage de référence RTE

- | | |
|--|------------|
| – Demande de validation et déclaration de conformité à la POL RTE | GP RTE |
| – Contrôle ^{a)} et validation pour publication de la réglementation RTE | POL RTE |
| – Publication dans le Webshop RTE | Bureau RTE |

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

10.5.2 Déclaration de conformité et demande de validation

Le CP GP RTE transmet au bureau RTE l'ébauche de la réglementation RTE, ainsi que le document «Déclaration de conformité et demande de validation à la PL RTE». Au travers de la déclaration de conformité, le CP GP RTE confirme que l'ébauche de la réglementation RTE est conforme aux réglementations RTE d'ordre supérieur et aux réglementations souveraines. S'il existe des écarts par rapport à des réglementations souveraines, le bureau RTE devra également se procurer:

- pour les réglementations RTE techniques, l'approbation écrite de l'OFT selon les DE-OCF ad art. 2, DE 2.3, ch. 2, al. 2,
- pour les réglementations RTE d'exploitation, la prise de position de l'OFT.

La demande de validation des réglementations RTE transmises à la PL RTE doit inclure les informations ou documents suivants:

- le mandat de projet RTE,
- la réglementation RTE
(y c. la liste des membres du GP RTE et éventuellement les spécialistes intervenant),
- la déclaration de conformité avec la liste des écarts soumis à approbation (conformité avec les réglementations souveraines et les codes de pratique technique),
- les résultats de la dernière consultation effectuée (en précisant les entreprises, les organisations et les personnes ayant participé),
- la liste des différences restantes et des problèmes particuliers.

La PL RTE vérifie l'exactitude des documents de la demande ^{a)} et valide la réglementation RTE pour publication.

a) Contrôle du processus d'élaboration selon le chapitre 10 et contrôle visant à vérifier que les documents de validation sont complets.

10.5.3 Traduction et relecture

Sur la base de cette version définitive approuvée, le bureau RTE fait traduire la réglementation RTE dans les autres langues selon le mandat de projet RTE et la fait relire par un spécialiste dans sa langue maternelle.

10.5.4 Publication

En général, les réglementations RTE paraissent en allemand et en français pour les chefs de projet et les ingénieurs. Les réglementations RTE qui s'adressent à un plus grand cercle d'utilisateurs peuvent également être publiées en italien. Si une entreprise tierce prend en charge les coûts d'une traduction professionnelle en anglais et d'une relecture par un spécialiste compétent, il est également possible de publier à titre exceptionnel une version anglaise d'une réglementation RTE. La PL RTE décide des langues de publication.

La réglementation n'est publiée dans le Webshop RTE, compte tenu des différentes régions linguistiques, que lorsque toutes les versions linguistiques prévues ont été relues et adaptées par le bureau RTE. Pour les collaborateurs des CFF, l'entreprise publie les réglementations RTE dont le personnel a besoin dans la réglementation CFF.

Toutes les réglementations RTE actuelles sont publiées dans le Webshop RTE (cf. la section 4.9). Les versions antérieures sont disponibles sur demande.

10.5.5 Date d'édition

La date d'édition est la date à laquelle la teneur de la réglementation RTE, avec les éventuels derniers ajustements, est établie à titre définitif. Les bases stipulées doivent être en vigueur ou avoir au moins fait l'objet d'une publication officielle à cette date.

10.5.6 Information

Les membres RTE reçoivent un communiqué officiel annonçant la publication. Dans le courrier d'information relatif à la publication d'une nouvelle réglementation RTE, l'UTP signale l'intégration de la réglementation par les entreprises ferroviaires et précise l'utilisation des Annexes B selon les sections 11.1 et 11.2.

Le bureau RTE communique le plus largement possible la publication des nouvelles réglementations en utilisant des canaux d'information complémentaires.

10.6 Fin du projet

À la fin du projet de réglementation RTE, le GP RTE correspondant est dissout. Les demandes et feed-back relatifs à la réglementation RTE sont ensuite réceptionnés directement par le bureau RTE.

Le CP GP RTE s'assure que toutes les factures des fournisseurs liées au projet de réglementation RTE sont établies et que les décomptes des membres du GP pour leur indemnisation sont vérifiés, visés et remis au bureau RTE. Le bureau RTE clôture ensuite le projet de réglementation RTE dans le contrôle des coûts après réception de tous les décomptes.

L'UTP annonce la publication de la nouvelle réglementation RTE sur ses canaux.

Le bureau RTE archive tous les documents importants du projet selon la section 11.6.

L'organisation de réunions, notamment pour l'introduction de nouvelles réglementations RTE, et de formations aux réglementations RTE pour les collaborateurs d'entreprises ferroviaires et des tiers (s'ils le souhaitent) n'est pas couverte par le budget du programme RTE. Ces dernières sont organisées par l'UTP dans le programme Formation en technique ferroviaire et régularisées sur la facture de l'UTP. L'organisation du programme RTE en donne l'impulsion et aide l'UTP dans l'organisation de réunions concernant le RTE et dans l'organisation de formations aux réglementations RTE.

11 Processus d'application

11.1 Intégration par les entreprises ferroviaires et caractère contraignant

Une fois la réglementation validée pour publication par la PL RTE et publiée par le bureau RTE, elle peut être intégrée complètement ou partiellement par les différentes entreprises ferroviaires. La publication d'une réglementation RTE par l'UTP ne la rend pas contraignante. Son intégration s'effectue sur une base volontaire. L'UTP recommande aux entreprises membres de décréter l'intégration de la totalité des réglementations RTE, y compris l'«Annexe A Général» (sans l'«Annexe A CFF»), au sein de l'entreprise. Une réglementation RTE d'exploitation ne s'applique à un chemin de fer que si ce dernier l'a déclarée valide en tant que prescription d'exploitation. Les réglementations RTE qui sont plus anciennes ou qui doivent être annulées seront dans le même temps déclarées invalides. La possibilité de compléter les réglementations RTE spécifiquement pour une entreprise avec les annexes B est décrite à la section 11.2.

L'entreprise se charge de l'application de la réglementation RTE. Les collaborateurs et les personnes des tiers mandatés et des fournisseurs doivent être informés en conséquence et, si nécessaire, formés.

Le respect des réglementations RTE est volontaire pour les entreprises ferroviaires de l'UTP. L'application de ces réglementations RTE, si elles ne divergent pas des réglementations souveraines, garantit que l'étude de projet, la conception, la construction, la transformation, l'exploitation et la maintenance soient conformes aux réglementations souveraines et aux normes techniques.

11.2 Complément spécifique aux entreprises par les chemins de fer (Annexes B)

11.2.1 Informations générales

Pour certaines réglementations RTE, il est nécessaire que les entreprises ferroviaires définissent leurs propres informations complémentaires pour l'application et qu'elles les communiquent dans une Annexe B spécifique à l'entreprise. Ces documents doivent être établis, mis à jour et communiqués par les entreprises ferroviaires elles-mêmes. Il appartient également aux entreprises ferroviaires de s'assurer de la conformité avec les réglementations souveraines. Les Annexes B spécifiques aux entreprises sont désignées selon le schéma suivant:

Annexe B [Code Chemin de fer] X RTE ABCDE
(p.ex. «Annexe B TPF D RTE 22540»)

Si les annexes spécifiques à l'entreprise ferroviaire sont des réglementations RTE d'exploitation, cela correspond formellement à la promulgation de prescriptions d'exploitation. Les bases de la procédure sont documentées dans la directive de l'OFT PE-PCT, qui est basée sur l'art. 17, ch. 4, de la LCdF, l'art. 5, al. 2, et l'art. 12 de l'OCF et les DE-OCF ad art. 12. DE 12.1 et 12.2.

En cas d'écart par rapport aux réglementations RTE, les entreprises ferroviaires doivent elles-mêmes garantir la conformité avec les réglementations souveraines ou obtenir une autorisation exceptionnelle de l'autorité compétente.

Les informations spécifiques des CFF sont rassemblées dans l'«Annexe A CFF». L'«Annexe A CFF» est placée directement après l'«Annexe A Général» et est incluse dans la version PDF de la réglementation RTE dans le Webshop RTE.

11.2.2 Rôle des annexes spécifiques aux entreprises

Les informations suivantes peuvent être intégrées dans une Annexe B:

- les points qui doivent être définis par le chemin de fer selon la réglementation RTE correspondante (exemple: sections de cuivre dans le document D RTE 27900 Manuel des connecteurs de retour de courant et des mises à la terre),
- les attributions de compétences internes,
- les processus internes,
- des informations sur les concepts, les variantes, les pièces, les composants, etc., spécifiés, qui ne sont pas utilisés,
- des informations détaillées telles que les numéros de commande, les cotes spécifiques, les points de contrôle, les points d'information,
- des directives plus restrictives que dans la réglementation RTE elle-même (p. ex. cotes réduites, etc.).

11.2.3 Communication des Annexes B

Les entreprises ferroviaires doivent informer leurs collaborateurs et les mandataires externes des Annexes B en vigueur. Les entreprises ferroviaires sont invitées à envoyer les Annexes B au bureau RTE afin que la PL RTE en soit également informée (elles peuvent mentionner des sujets plus larges qui mériteraient d'être vérifiés dans le cadre d'une révision).

Pour pouvoir traiter efficacement les dossiers d'autorisation et PAP, l'OFT doit avoir connaissance des Annexes B de l'entreprise ferroviaire soumissionnaire en vigueur au moment de la soumission. Les Annexes B doivent donc être disponibles – les Annexes B correspondantes dans chaque dossier, ou sur une plateforme précisée dans le dossier et à laquelle l'OFT peut accéder.

11.3 Feed-back

Il est très important pour le programme RTE que les réglementations RTE soient à jour. C'est la raison pour laquelle le bureau RTE a mis en place un site Internet et une «boîte de réception» pour recueillir les feed-back concernant le RTE. Tous les utilisateurs sont invités à transmettre leurs réflexions de toutes sortes en complétant un formulaire et en l'envoyant à RTE@utp.ch. L'objectif est d'identifier rapidement les erreurs et de pouvoir intégrer les idées constructives.

11.4 Cycle de vie

Dans le cadre de la mise à jour et du développement d'une réglementation RTE, il est important de définir les responsabilités existantes durant tout le cycle de vie d'une réglementation RTE.

11.4.1 Définition

La période pendant laquelle une réglementation RTE est élaborée et disponible dans le Webshop RTE peut être considérée comme un «cycle de vie». Le cycle d'une réglementation RTE débute lors de sa première élaboration et prend fin lors de son retrait. Le cycle de vie est un enchaînement de plusieurs états. Une réglementation RTE peut avoir six états:

	Disponibilité	Actualité	Travail
1	Première élaboration	–	Projet de réglementation RTE
2	Utilisation, disponible	À jour, conforme	Aucun (la réglementation RTE est nouvelle ou revue évaluée «à jour»)
3	Utilisation, disponible	À jour, conforme	Revue en cours en parallèle ou revue nécessaire (date de plus de 5 ans)
4	Utilisation, disponible	Pas totalement à jour	Aucun (mise à jour nécessaire)
5	Utilisation, disponible	Pas totalement à jour	Mise à jour en cours en parallèle (projet de réglementation RTE autorisé)
6	Retrait sans remplacement	–	–

Tableau 11-1: États du cycle de vie d'une réglementation RTE.

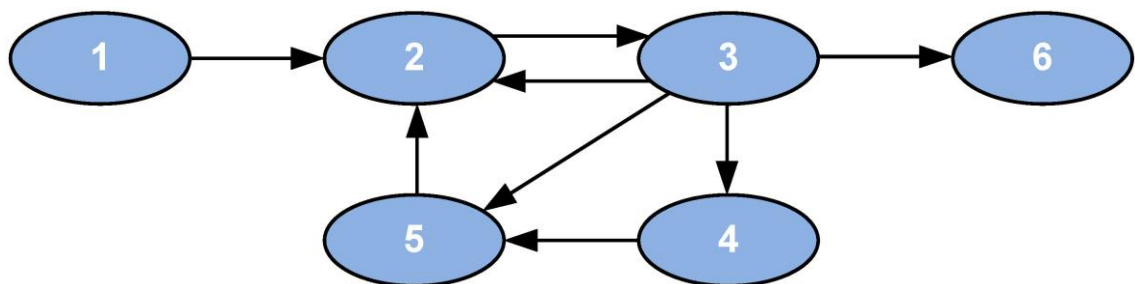


Figure 11-2: Visualisation des états du cycle de vie d'une réglementation RTE.

Il est possible d'en déduire une caractérisation générale des états:

- 2 et 3: à jour
- 4 et 5: pas totalement à jour
- 1 et 6: aucune réglementation RTE publiée, aucune réglementation RTE disponible

11.4.2 Responsabilités

La PL RTE joue un rôle central dans l'organisation du programme RTE. Elle assume l'entière responsabilité des réglementations RTE publiées et des projets de réglementation RTE à traiter ou en cours de traitement. Le tableau ci-après présente les autres responsabilités qui incombent aux GE, au bureau RTE, aux GP RTE et aux auteurs:

Processus	Responsabilité
Revue des réglementations RTE existantes	GE compétent sous l'impulsion du bureau RTE
Revue du R RTE 11000	PL RTE
Établissements de mandats de projet RTE	PL RTE (coach RTE) en concertation avec le GE
Travaux selon le mandat de projet RTE	GP RTE ou auteur

Tableau 11-3: Responsabilités.

11.5 Instruments de contrôle

11.5.1 Planification des délais et surveillance des délais

La planification et la surveillance des délais relèvent de la responsabilité du bureau RTE et de la PL RTE. Tout retard doit être communiqué dans des délais opportuns, doit être justifié et si possible minimisé par la mise en œuvre de mesures adéquates.

11.5.2 Contrôle des coûts

Le bureau RTE se charge du contrôle des coûts des différents projets de réglementation RTE et du programme RTE pour le compte de la PL RTE. Tout écart constaté par rapport aux coûts budgétisés doit être analysé et corrigé par le biais de mesures adéquates. Dans le cas de dépenses supplémentaires, une demande dans ce sens doit être soumise à la PL RTE par le GP RTE.

11.5.3 Rapport d'état

Le responsable du programme RTE établit chaque année pour la POL RTE un rapport d'état avec une vue d'ensemble des travaux effectués et de l'état des coûts et des délais.

11.6 Gestion des documents

En collaboration avec la PL RTE, le bureau RTE met à la disposition des différentes parties prenantes les modèles nécessaires sous forme électronique et veille à archiver correctement les documents.