



# Révision partielle de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF<sup>1</sup>) et des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF<sup>2</sup>)

## Vue d'ensemble des modifications importantes des articles

Tour de révision 2020 avec mise en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2020

---

### 1. Vue d'ensemble

Les dominantes du tour de révision 2020 de l'OCF et des DE-OCF sont les freins sur voie métrique, le dévers dans les courbes où se trouvent des bordures de quai – voie normale et métrique – la reprise d'autres actes normatifs de l'UE et le traitement d'autres travaux spécifiques au sein des différentes sections spécialisées.

La révision partielle de l'OTHand met l'accent sur l'état des lieux quant à l'accessibilité des gares, stations et arrêts. La mise à jour de l'OETHand concerne principalement les bus du trafic grandes lignes et une précision pour les cabines d'installations de transport à câbles.

Le présent tour de révision prévoit aussi l'ajout de deux directives (voie normale et métrique) qui règlent l'attestation selon laquelle les véhicules respectent les prescriptions applicables aux bordures de quai. Elles découlent directement des travaux relatifs au dévers dans les courbes où se trouvent des bordures de quai. Le guide « Marquage tactilo-visuel des quais de gare » développe l'annexe 2 des DE-OCF et la remplace. Un guide relatif aux mesures de protection passive sur les ponts routiers qui enjambent des installations ferroviaires, une mise à jour du document réglant les conditions d'utilisation de véhicules sur les tronçons ETCS ainsi que les RTNN<sup>3</sup> liées aux STI INF actualisées complètent le présent paquet de révision.

---

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>2</sup> RS 742.141.11 - Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)

<sup>3</sup> Cf. projet d'OCF 2020, annexe 7

## **2. Adaptations dans le présent tour de révision**

### **2.1 Remarques générales (articles 1 à 15 et 81 à 84)**

#### **Thème « Principes, règles reconnues de la technique, prescriptions d'exploitation »**

OCF/DE-OCF art. 2 et 12

Certains termes ont été utilisés différemment dans la pratique et ont donné lieu à des malentendus mineurs. En outre, la procédure de présentation à l'OFT de prescriptions spécifiquement ferroviaires a changé entre-temps, de sorte que seules les prescriptions qui s'écartent des règles officielles doivent être présentées pour approbation et que les prescriptions d'ordre supérieur conformes doivent être mises à disposition de l'OFT.

Les formulations modifiées des art. 12 et 46 OCF et des DE ad. art. 2, 12 et 46 visent à apporter des précisions à cet égard.

#### **Thème « Rapport de sécurité annuel »**

OCF art. 5g

Étant donné que le règlement 2004/49/CE sera abrogé le 16 juin 2020 par la directive UE 2016/798, il faut adapter le renvoi.

#### **Thème « Maintenance de véhicules**

OCF art. 5<sup>bis</sup> et 5j

Étant donné que le règlement 445/2011 sera abrogé le 16 juin 2020 dans l'UE, les certifications seront désormais régies par le règlement d'exécution 2019/779. Cette certification est encore facultative pour les véhicules autres que les wagons de marchandises. Il faudra examiner une reprise contraignante dans le cadre de la modification de l'OCF en 2021.

l'art. 5<sup>bis</sup> est abrogé ; son contenu est repris à l'al. 1 de l'art. 5j reformulé. L'actuel al. 2 de l'art. 5j devient l'al. 3.

#### **Thème « Changements significatifs »**

OCF art. 8c

Le règlement (CE) n° 352/2009 a été abrogé. L'art. 8c se réfère désormais à la version actuelle du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 qui a remplacé le règlement (CE) n° 352/2009.

#### **Thème « Organisation de l'entreprise »**

DE-OCF art. 11

En raison du développement du secteur ferroviaire, d'une part structurel (réformes ferroviaires) et d'autre part technique et opérationnel (par ex. automatisation/numérisation), il devient de plus en plus important que l'organisation de l'exploitation soit appropriée pour garantir la sécurité. De nouvelles dispositions ont été incluses dans la DE ad art. 11 dans le but d'obtenir des règles générales dans le contexte de l'interaction entre l'homme, la technique et l'organisation.

#### **Thème « Prescriptions d'exploitation**

OCF art. 12

Ces dernières années, certaines délimitations entre les prescriptions et leurs domaines d'application ont donné lieu à des interprétations diverses. Il s'agit à présent de limiter ces interprétations grâce à des dispositions plus précises. En outre, la nature contraignante des règles concernant l'utilisation des tronçons a été soulignée pour les utilisateurs du réseau.

**Thème « Organismes d'évaluation des risques »**

OCF art. 15t, 15u et 15v

L'abrogation du règlement (CE) n° 352/2009 par le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 donne lieu à des adaptations. Les domaines suivants sont adaptés en fonction du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 : les exigences spécialisées pour les activités dans l'espace européen et pour les activités sur le marché intérieur ; la définition des exigences en matière d'indépendance ; la durée de validité de la reconnaissance ; la disposition transitoire.

## 2.2 Technique de construction (art. 16 à 36)

### Thème « Marquages tactilo-visuels des quais »

DE-OCF art. 21 et 34

DE ad art. 21.2, ch. 4, et DE ad art. 34, ch. 3.2, 3.3 et 3.5

Adaptations du texte, car pour les marquages tactilo-visuels, il convient de suivre le guide OFT « Marquage tactilo-visuel des quais » au lieu de l'ancienne annexe 2 des DE-OCF.

### Thème « Définitions »

DE-OCF art. 13, 25, 31, 32, annexe 4

Les termes « voie principale » et « voie secondaire » ont été remplacés par les termes « voie de circulation » et « voie de manœuvre » (afin d'éviter des chevauchements de termes avec les PCT). Pour la définition de la notion de voie raccordement, il est fait référence à l'ordonnance sur le transport de marchandises. L'annexe 4 a été complétée.

### Thème « Exigences en matière d'infrastructure pour un embarquement autonome »

DE-OCF art. 21

DE ad art. 21.3 voie métrique et DE ad art. 21.3 voie normale

Cette nouvelle disposition applicable à la voie métrique régleme les conditions infrastructurelles que la géométrie de la voie et les bordures de quai des chemins de fer à voie métrique doivent remplir afin de maintenir la lacune horizontale et verticale maximale pour un embarquement autonome.

Cette disposition permet de trouver des solutions clairement définies pour la mise en œuvre de l'embarquement autonome et d'éviter ainsi des ouvrages et des planifications défectueux et coûteux, étant donné que les exigences relatives à l'infrastructure et aux véhicules sont séparées.

Dans la disposition déjà existante pour la voie normale, la mesure de transition définie en 2012 par l'OFT a été remplacée par la valeur maximale, désormais fixée.

Outre la valeur maximale concrète (75 mm pour la voie normale et 60 mm pour la voie métrique), la réglementation exige aussi un examen de la proportionnalité si le dévers dépasse 40 mm.

Dans l'« instruction de planification LHand » de l'OFT, le processus de planification sera défini à l'aide des prescriptions complémentaires. Sur les tronçons non pertinents pour le système, sur lesquels circulent uniquement des trains régionaux et quelques trains de marchandises, un dévers maximal de 40 mm sera mis en œuvre après examen de la proportionnalité. Vu les conséquences sur tout le réseau dans les étapes d'aménagement prévues, l'OFT procédera à l'attribution de ces tronçons et la consignera dans son instruction de planification LHand.

### Thème « Ouvrages situés à proximité, au-dessus ou au-dessous du chemin de fer »

DE-OCF art. 27

DE ad art. 27.4

Le guide mentionné au ch. 2 peut servir à déterminer, en fonction des risques, la nécessité et le niveau de retenue des dispositifs de retenue de véhicule sur les ponts routiers au-dessus des voies ferrées.

### Thème « Zones d'accueil du public dans les gares »

DE-OCF art. 34

DE ad art. 34, ch. 2

Le principe selon lequel une distinction doit être faite entre les différents espaces publics des gares ferroviaires est introduit et réglementé ici. Cela modifie la numérotation des chiffres suivants.

### **Thème « Entraxes de voie et profil d'espace libre »**

OCF/DE-OCF OCF, DE-OCF ad art. 18 à 20

Des situations parfois imprécises et la moindre nécessité d'effectuer des activités d'exploitation dans la section de voie ont abouti à ce qu'il n'est généralement plus nécessaire de prévoir des *espaces de sécurité pour les activités d'exploitation* à l'intérieur des gares. Du point de vue des utilisateurs (personnel des entreprises de transport ferroviaires), un changement de paradigme a donc eu lieu dans le cadre de la modification des PCT depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016. À partir de cette date, le personnel concerné ne peut pénétrer dans la section de la voie que s'il existe un espace intermédiaire de sécurité qui peut être identifié comme tel par le personnel. Sinon, la voie doit être sécurisée par le chef de circulation.

Il en résulte que les exigences relatives aux *espaces de sûreté pour les activités d'exploitation* changent également.

Pour cette raison, une révision générale des spécifications techniques des articles 18 à 20 de l'OCF et des DE-OCF a été effectuée, de sorte qu'il n'y ait pas de contradictions entre les PCT et l'OCF / DE-OCF.

Objet de la révision globale :

- Nouvel art. 71 concernant l'espace pour les activités d'exploitation.
- Fusion des articles 19 et 20 (plus de distinction entre gares et tronçon).
- Largeur de l'espace de sécurité entre et à côté des voies en fonction de la vitesse.
- Véritable système modulaire pour la construction du profil d'espace libre et donc pas de profil d'espace libre simplifié.

### **Thème « Mise à jour en rapport avec les normes VSS »**

DE-OCF art. 23, 25, 26, 27, 34

Dans le contexte de la collaboration initiée avec la VSS concernant le registre national en vue de la publication de normes, de standards et d'autres réglementations (REGnorm), la VSS a renommé certaines de ses normes. La mise à jour des renvois a donné lieu à une adaptation à l'état le plus récent.

### **Thème « Construction de la voie et matériel »**

DE-OCF DE-OCF ad art. 31

La compréhensibilité a été améliorée grâce à plusieurs adaptations et mises au net des termes techniques. Le contenu a été vérifié sous l'aspect du potentiel que présentent les voies soudées sans joints dans les courbes à petit rayon. Différents aspects des systèmes de voie sans ballast ont été réajustés en tenant compte de la nouvelle norme SN EN 16432, mais aussi de codes UIC plus anciens. Le nouveau ch. 12 fixe les exigences à remplir côté voie et tient ainsi compte du besoin croissant d'éviter les ébranlements et le bruit grâce à l'ajout d'éléments de superstructure élastiques.

### **Thème « Ponts ferroviaires »**

DE-OCF DE-OCF ad art. 26

Afin de clarifier les exigences essentielles auxquelles la voie doit satisfaire dans le domaine des ponts, la DE-OCF ad art. 26 a été complétée par des prescriptions en matière de construction (sur la base de codes UIC) qui peuvent être mises en œuvre simplement dès la phase de projet.

## 2.3 Technique de sécurité (art. 37 à 41)

### Thème « Normes »

DE-OCF

Les versions actuelles de la norme SN EN 5012x référencée, les exigences relatives à l'utilisation du matériel roulant sur les lignes ETCS et le standard national de contrôle de la marche des trains pour les entreprises ferroviaires qui ne migrent pas vers ETCS sont incluses.

### Thème « PàN »

DE-OCF art. 37  
DE ad. art. 37.c

Abrogation de dispositions du fait de modifications de l'OSR (RS 741.21, 1<sup>er</sup> janvier 2016), adaptation dans le domaine du temps d'avertissement et précisions dans le texte français.

### Thème « ATO »

DE-OCF art. 38  
DE ad art. 38.2

Le champ d'application des art. 38 à 40 est clarifié et expliqué, et l'exploitation automatisée des trains (ATO) est explicitement incluse dans les installations de sécurité et les applications télématiques.

### Thème « Protection des parcours »

DE-OCF art. 39  
DE ad art. 39.3.a

Des précisions et des adaptations sont apportées dans les domaines des trains en partance, de la surveillance permanente, de la protection contre les prises en écharpe, de la destruction d'itinéraire et de la priorité du block.

### Thème « Emplacements des signaux »

DE-OCF art. 39  
DE ad art. 39.3.b

Afin de pouvoir optimiser les emplacements des signaux en fonction de la situation, les exigences sont adaptées à la disposition et aux temps de visualisation des signaux.

### Thème « Aiguilles »

DE-OCF art. 39  
DE ad art. 39.3.d

De nouvelles mesures explicites sont nécessaires pour maîtriser le risque inhérent aux travaux de maintenance en raison de la non-correspondance entre la position effective de l'aiguille et la logique de l'installation de sécurité.

### Thème « Systèmes d'avertissement des personnes »

DE-OCF art. 41  
DE ad art. 41

Les spécifications orientées solution concernant l'intégrité de la sécurité sont abrogées.

## 2.4 Installations électriques (art. 42 à 46)

### Thème « Espace des pantographes et zone de la ligne de contact »

OCF/DE-OCF art. 18

Art. 18, al. 2 et 3, OCF Du fait d'une remarque de la branche, le gabarit limite des obstacles a donné lieu à une précision :

- les éléments de la ligne de contact aérienne nécessaires à sa fonction peuvent pénétrer dans l'espace délimité par ledit gabarit
- la zone de la ligne de contact aérienne ne fait pas partie du gabarit limite des obstacles et constitue une zone sécuritaire.

D'autres précisions sont formulées dans la DE 18.1, ch. 1.1.2, dans la DE 18.2, ch. 1.3, et dans la DE 18.5, ch. 5.

DE ad art. 18.4 (feuille 16N) La suppression de l'exigence d'une hauteur minimale du fil de contact sous les nouvelles superstructures est conforme aux exigences de la DE ad art. 44.c, ch. 5.2.1. La hauteur maximale du fil de contact (soulèvement par rapport à la hauteur actuelle de l'installation plus suppléments mécaniques) a été adaptée conformément aux spécifications de la norme SN EN 50119. Suite à une remarque de la branche, les largeurs maximales d'archet ont été ajoutées.

### Thème « Éclairage des quais »

DE-OCF art. 34  
DE ad art. 34.4, ch. 2.1

En ce qui concerne l'exigence de preuve de conformité, un renvoi à la norme européenne SN EN 12464 pertinente « clarifie » l'état de la question.

### Thème « Mesures de protection afin d'éviter des mises en danger »

DE-OCF art. 42  
DE ad art. 42.2

Dans le cadre de l'établissement d'une disposition distincte et applicable à tous les domaines spécialisés de manière équivalente dans la DE ad art. 5c (Sûreté des TIC), l'adaptation de cette exigence technique est devenue nécessaire.

### Thème « Câbles posés dans les tunnels et à des endroits spéciaux »

DE-OCF Art. 44 Bst.b  
AB 44b, Ziff.4

Cette modification est due à la mise en œuvre de l'ordonnance sur les produits de construction et à l'adaptation aux réglementations européennes.

### Thème « Installations de la ligne de contact »

DE-OCF art. 44, let. c

DE ad art. 44c, ch. 4.1.2 Conformément aux prescriptions de circulation, les termes et les processus d'exploitation ont été adaptés.

DE ad art. 44c, ch. 4.1.4.2 Cette disposition a été clarifiée en tenant compte de l'art. 72 de l'ordonnance sur le courant fort (5 règles de sécurité) et des pratiques courantes.

DE ad art. 44c, ch. 5.2 La terminologie et la procédure ont été adaptées à la SN EN 50119. Il n'y a pas eu de modification matérielle des prescriptions.

DE ad art. 44c, ch. 5.10 Adaptation due à une remarque de l'OFEV : il faut adapter le libellé de la nécessité des mesures de protection des oiseaux sur la base du plan d'action de la Stratégie Biodiversité, de l'art. 78, al. 4, de la Constitution, de l'art. 6 de la convention de Berne, de l'art. 18 de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage et de l'art. 7, al. 4, de la loi du 20 juin 1986 sur la chasse.

DE ad art. 44c, ch. 8.3 Afin de préciser et de clarifier que ce chiffre inclut également les installations électriques de télécommunication et à basse tension ferroviaires, ce chiffre est uniformisé dans la nomenclature.

DE ad art. 44c, ch. 8.4 Ce nouveau chiffre, convenu avec l'Inspection fédérale des installations à courant fort, constitue un allègement par rapport à l'art. 45 de l'ordonnance sur le courant fort pour l'application spécifique au rail des transformateurs sur les installations de la ligne de contact. Avec cette nouvelle formulation, il sera également possible de tenir compte des différentes pratiques déjà utilisées par les chemins de fer aujourd'hui.

#### **Thème « Retour du courant de traction et mise à la terre »**

DE-OCF art. 44, let. d  
DE ad art. 44d, ch. 1.4.1.1

La disposition a été étendue au cas encore non envisagé (voie monorail isolée comme conducteur de retour de courant).

#### **Thème « Technique de télésurveillance et d'acquisition de données, de contrôle-commande et de protection »**

DE-OCF art. 44, let. f  
DE ad art. 44f, ch. 1.4

Citation de la nouvelle norme suisse SN EN 50 633, disponible depuis fin 2016.

#### **Thème « Travaux sur ou à proximité d'installations électriques »**

DE-OCF art. 45

DE ad art. 45.2, ch. 1.3 Pour une meilleure compréhension de ce qui relève de ce chiffre, il est globalement fait référence à la description de l'annexe 4 OCF.

DE 45.3, ch. 2.2 (tableau) Adaptation due à une remarque de la branche : il est permis de pénétrer dans la zone dangereuse lors de la vérification de l'absence de tension.

#### **Thème « Exploitation et maintenance des installations électriques »**

DE-OCF art. 46  
DE ad art. 46.1, ch. 2.3

La disposition a été clarifiée pour une meilleure compréhension.

#### **Thème « Exploitation et maintenance des installations électriques »**

OCF/DE-OCF art. 46, al. 2

Lors de la révision de 2012, l'ancienne ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (OIEC) a été intégrée dans l'OCF. Depuis lors, l'art. 46 OCF traite des questions relatives à « l'exploitation et à la maintenance des installations électriques des chemins de fer ».

Depuis la révision de 2016, lorsque la directive OFT PCT-PE a été intégrée à la DE ad art. 12, l'interface entre « prescription d'exploitation ferroviaire » et « prescription d'exploitation d'installations » manque de clarté pour la branche.



Avec le concours de cette dernière, le terme « document de service » est désormais introduit à l'art. 46, conformément aussi à la terminologie de l'art. 32 de l'ordonnance sur le courant fort.

DE ad art. 46.2 Pour mieux comprendre quelle documentation d'installation relève de ce chiffre, il est globalement fait référence à la description de l'annexe 4 OCF et le groupe d'utilisateurs de cette documentation est spécifié.

Afin d'éviter le plus possible les incertitudes sur les principaux documents concernés, ceux-ci sont énumérés à titre d'exemple.

#### **Thème « documents déterminants pour la sécurité »**

DE-OCF art. 46  
DE ad art. 46.3, ch. 2

Pour une meilleure compréhension de ce qui relève de ce chiffre, il est globalement fait référence à la description de l'annexe 4 OCF.

#### **Thème « Description des autres installations électriques spécifiquement ferroviaires »**

OCF Annexe 4, let. e, ch. 3

La description dans le domaine des systèmes de sécurité et des applications télématiques a été mise à jour conformément aux sections 6 à 8 de l'OCF et a ainsi amélioré l'intelligibilité pour la branche, l'industrie et l'OFT.

#### **Thème « Termes des DE-OCF »**

DE-OCF Annexe 4, DE-OCF  
DE ad art. 81, feuille 6

Dans la description du terme « exploitation des installations », l'énumération entre parenthèses est supprimée.

## 2.5 Véhicules (art. 47 à 58)

### Thème « freins voie métrique »

DE-OCF art. 52

Un nouveau barème de freinage pour la voie métrique (art. 76/77) établi en fonction des conditions et des besoins actuels est inséré. Cela nécessite des adaptations dans le domaine des bases (art. 52), y compris la formule de calcul des freins et les conditions générales correspondantes. La vitesse d'évaluation s'élève désormais à 80 km/h au lieu de 50 km/h. Les valeurs de frottement utilisées sont basées sur une caractéristique de valeur de frottement K au lieu de celle de la fonte grise. Ceci couvre également les freins à disque.

La formule de calcul des freins pour la distance d'immobilisation est incluse sous forme d'équation différentielle, qui est résolue grâce à un procédé de calcul par paliers.

Les diagrammes d'évaluation des freins des véhicules (art. 52.2) ont été adaptés en conséquence. Les véhicules existants évalués selon l'ancienne base sont soumis à des restrictions. Si l'ETF ne le souhaite pas, elle doit prendre les mesures appropriées.

### Thème « Recensement de la consommation d'énergie des véhicules non interopérables »

DE-OCF art. 10 et 49  
DE ad art. 49.1

Nouvelle disposition. Exigence de recensement de l'énergie sur les véhicules non interopérables selon le principe défini à l'art. 10, al. 3, OCF au sens de l'égalité de traitement avec les véhicules interopérables.

### Thème « Accessibilité »

DE-OCF art. 51 et 53

DE ad art. 51.1 et 53.1 Toutes les références à FprEN 16584-1:2015, FprEN 16584-2:2015 et FprEN 16584-3:2015 sont remplacées par des références aux normes SN EN 16584-1:2017, SN EN 16584-2:2017 et SN EN 16584-3:2017. Sur le plan matériel, cela n'entraîne aucun changement. Trois petites corrections d'ordre rédactionnel sont effectuées.

DE ad art. 51.1, ch. 1.19 et ch. 1.20 Modification des spécifications pour le contrôle non destructif après concertation avec l'UTP.

Annexe 7 OCF, ch. 6 DE ad art. 51.1, ch. 3.1 DE ad art. 53.1 ch. 4.1 Au moment de la consultation des milieux intéressés, on ne connaissait pas encore la date précise de l'entrée en vigueur de la STI PMR révisée. C'est pourquoi le projet de révision de la STI PMR a été joint en anglais au dossier de consultation sur l'OCF / les DE-OCF.

DE ad art. 51.1, ch. 3.4.4 Il est tenu compte de l'état actuel de la technique : en effet, il existe désormais des dispositifs de sécurisation des déambulateurs spéciaux dans les véhicules de transport public pour le transport de personnes assises sur cet engin. En l'absence de tels dispositifs, il est interdit, pour des raisons de sécurité, de transporter des personnes assises sur leur déambulateur dans les tramways.

DE ad art. 53.1, ch. 4.2 Le libellé de l'embarquement à niveau est adapté pour être cohérent avec celui de la STI PMR. L'adaptation n'est pas contraire au principe de l'autonomie d'utilisation ; toutefois, une assistance peut également être demandée en principe avec préavis pour l'accès de plain-pied dans les stations en courbe.

**Thème « Renonciation au signal d'avertissement »**

DE-OCF art. 51  
DE ad art. 51

Il doit être possible, dans certaines conditions (véhicule et tronçons parcourus), de renoncer à la présence d'un signal d'avertissement conforme aux PCT.

**Thème « Véhicules à vapeur et véhicules historiques »**

OCF art. 58

Le principe de proportionnalité suggère de renoncer à l'exigence de certification de l'ECM des véhicules historiques ; l'expérience actuelle (audits et contrôles d'exploitation) montre que les véhicules sont entretenus avec compétence et dans le respect de l'exigence de sécurité. Le coût de l'obtention et de la conservation de la certification n'est pas assorti d'un avantage correspondant en termes de sécurité d'utilisation des véhicules historiques immatriculés en Suisse.

## 2.6 Exploitation ferroviaire (art. 71 à 80)

### Thème « Espace pour les activités opérationnelles dans les bâtiments et installations »

OCF/DE-OCF DE ad art. 71 (NOUVELLE)

En raison du changement de paradigme concernant l'utilisation des espaces intermédiaires ferroviaires par le personnel d'exploitation (ETF) dans les PCT depuis le 1.7.2016, les exigences correspondantes pour ces espaces seront désormais également adaptées. Voir aussi les explications ci-dessus au chapitre « Entraxes de voie et profil d'espace libre » (art. 18 à 20).

### Thème « Désignation des signaux avancés et de répétition »

DE-OCF art. 73  
DE ad art. 73.1 (3.3)

Clarification de la désignation des signaux avancés et de répétition.

### Thème « Vitesse maximale en fonction de l'inclinaison »

DE-OCF art. 76  
DE ad art. 76.1.a. (ch. 1.1.1)

Adaptation rédactionnelle due aux nouveaux tableaux de freinage.

### Thème « Tableaux de freinage »

DE-OCF art. 77  
DE ad art. 77.2 (ch. 2.8)

Les anciens tableaux de freinage II a, III et IV (poids de freinage OFT) pour les chemins de fer à voie étroite et à voie spéciale ne couvrent plus entièrement les domaines des conditions de freinage, des inclinaisons et des vitesses requises pour les opérations actuelles.

Les règles ont été adaptées aux conditions techniques actuelles. Le calcul de la distance de freinage (DE ad art. 52.2, ch. 4) s'effectue au moyen d'une équation différentielle. Dans les courbes de valeur de frottement, la caractéristique de la semelle K a remplacé celle de la fonte grise. L'évaluation du véhicule est maintenant effectuée à 80 km/h.

En raison des besoins de l'industrie, l'OFT a créé un nouveau tableau de freinage S2020. Il couvre la plage de vitesse jusqu'à 120 km/h. Voir aussi 1.5 « Véhicules - Freinage – Freins voie métrique ».

### Thème « Déclivité déterminante »

DE-OCF art. 77  
DE ad art. 77.2 (ch. 8)

Pour les nouveaux tableaux de freinage G2016 et S2020, les distances nécessaires pour déterminer la déclivité déterminante ont été ajoutées.

### Thème « accompagnement des trains »

DE-OCF art. 79  
DE ad art. 79 (ch. 1 à 3)

Les conditions techniques et opérationnelles de la circulation des trains non accompagnés ont considérablement évolué ces dernières années, suite au développement du matériel roulant. La commande et le verrouillage sélectifs des portes latérales sont désormais standard pour les trains de voyageurs non accompagnés. Les trains non conformes à la présente norme doivent être accompagnés par du personnel de bord. Cela permet de raccourcir et de simplifier considérablement cette disposition.

## **2.7 Annexes**

### **Annexe 1**

OCF

Adaptation du dessin dans le cadre de la révision globale des art. 18 à 20 (entraxes de voie et profil d'espace libre)

### **Annexes 5 et 6**

OCF

Les listes des tronçons ont été légèrement adaptées, par exemple pour rendre compte de projets d'infrastructure et pour tenir compte d'autres conclusions actuelles.

### **Annexe 7**

OCF

Ch. 1 : Adoption de la spécification technique d'interopérabilité du sous-système Infrastructure STI INF (1299/2014/UE) – qui a entraîné la nécessité d'adapter toutes les RTNN associées – et mise à jour d'autres STI dans l'annexe.

### **Annexe 3**

DE-OCF

Mise à jour de divers documents de référence.

### **Annexe 4**

DE-OCF

Introduction de nouvelles définitions et précision de certains termes existants.

# Révision partielle de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)<sup>4</sup>

## Vue d'ensemble des modifications importantes des articles

Tour de révision 2020 avec mise en vigueur le 01.11.2020

---

### **Inventaire / *Inventory of Assets* de l'accessibilité des gares, stations et arrêts**

La Commission européenne a décidé, dans le cadre d'un complément à la STI PMR<sup>5</sup>, de faire enregistrer dans une base de données centrale ERA un inventaire («*Inventory of Assets*») de l'accessibilité des gares européennes (précautions structurelles, informations clients)<sup>6</sup>. Au niveau national, la Direction de l'OFT a décidé d'étendre ce recensement à tous les arrêts des transports publics en Suisse. La base de données DIDOC (<https://didok.ch/fr/>) géré par les CFF, sur mandat de l'OFT, est utilisé à cet effet : il complète le système d'accessibilité des CFF et lui fournit une interface avec la base de données de l'ERA. La saisie et la tenue à jour de toutes les données DIDOC, c'est-à-dire aussi les données nouvellement ajoutées sur l'accessibilité de tous les arrêts de transport public, incombe aux entreprises ; les compétences sont donc les mêmes pour l'inventaire LHand que pour la saisie des autres données DIDOC. Pour cette raison, l'OTHand est complété par l'art. 3a. Toutes les données DIDOC sont accessibles au public gratuitement via <https://opentransportdata.swiss/>.

Pour les gestionnaires des tronçons interopérables (art. 15a OCF<sup>7</sup>), le délai fixé dans l'annexe à la STI PMR pour la première saisie de l'extension DIDOC expire fin mai 2022, pour toutes les autres entreprises de transport public le 31 décembre 2023.

Les modalités de saisie des critères sont commentées dans un guide exhaustif de saisie des données ainsi que dans le masque de saisie. La direction de l'OFT fonde sa décision d'étendre le recensement à tous les arrêts de transport public sur sa conception des transports publics comme un système global. Il serait inutile et sans intérêt de se concentrer uniquement sur un secteur du système des transports publics, par exemple sur le domaine ferroviaire (interopérable). Le message relatif à la LHand mentionne explicitement la chaîne de transport qui doit être prise en compte dans la considération globale. C'est pourquoi l'art. 15 LHand vise à assurer aux personnes handicapées un système (global) de transport public qui soit adapté à leurs besoins.

L'inventaire LHand n'est pas un instrument ayant une fonction de surveillance, il s'agit simplement d'une information publique sans évaluation, accessible aux clients, comme toutes les données DIDOC. L'inventaire LHand est une extension DIDOC ; les compétences en matière de saisie des critères concernant l'accessibilité sont les mêmes que pour les autres données DIDOC (noms des stations, coordonnées géographiques etc.). Lorsqu'un propriétaire de station n'est pas l'entreprise qui la dessert, il doit informer les entreprises de transport des modifications des stations afin que celles-ci puissent tenir à jour les données.

---

<sup>4</sup> RS 151.34

<sup>5</sup> Spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

<sup>6</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) n° 1300/2014 en ce qui concerne l'inventaire des actifs en vue de recenser les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité, version du JO L 1311 du 27.05.2019, p. 1.

<sup>7</sup> Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (RS 742.141.1)

# **Révision partielle de l'ordonnance du DETEC du 22 mai 2006 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)<sup>8</sup>**

## **Vue d'ensemble des modifications importantes des articles**

**Tour de révision 2020 avec mise en vigueur le 01.11.2020**

---

### **Révision STI PRM**

Au niveau européen, un règlement d'exécution de la STI PMR concernant l'inventaire des critères d'accessibilité des gares sur les tronçons interopérables est entré en vigueur le 16 mai 2019. Ce point est réglé dans le nouvel art. 3a, al. 2, OTHand (RS 151.34, révision 2020). Bien que l'OETHand ne soit pas concernée par ledit règlement d'exécution, les notes en bas de page de l'OETHand renvoient par souci d'exhaustivité à la version la plus récente de la STI PMR au moment du processus de révision.

### **Références actualisées à la norme SN EN 16584-1, 2 et 3 et à l'amendement n° 7 du Règlement UNECE 107**

Faute de temps, les versions FprEN (c'est-à-dire les versions finales du projet) de la trilogie EN 16584 ont été incorporées dans le droit fédéral lors de la dernière révision de l'OETHand en 2016. Cette trilogie de normes a été mise en vigueur par le CEN en tant que norme EN définitive et reprise par l'Association suisse de normalisation ASN comme trilogie SN EN 16584, qui est maintenant mise à jour dans l'OETHand. Toutefois, le contenu des versions SN EN ne diffère pas des versions FprEN ; seule la numérotation des chapitres diffère parfois. La mise à jour concerne l'art. 4, al. 1 et 2, l'art. 5, al. 2, et l'art. 9, al. 1, OETHand.

La présente révision de l'OETHand renvoie également à la version actualisée du Règlement UNECE 107 (série 07 d'amendements au lieu de la précédente série 06). Il ne s'agit que de modifications rédactionnelles de l'annexe 8 de ce présent règlement, auquel il est fait référence à l'art. 14 OETHand.

### **Arrêts de bus : zone d'attention tactilo-visuelle au niveau de la première porte du véhicule (« carré pour aveugles ») - Précision du positionnement**

En spécifiant la position de cette zone d'attention, on diminue le risque que le rétroviseur extérieur droit du véhicule touche des personnes malvoyantes/aveugles en attente sur le carré.

### **Autocars grandes lignes en trafic intérieur et nombre minimal de sièges pour handicapés**

Les nouvelles offres d'autocars grandes lignes nationales sont soumises à l'art. 3 LHand et donc à l'OETHand, car elles requièrent une concession de transport de voyageurs. L'OETHand sera donc complétée conformément à la pratique actuelle : les autocars grandes lignes doivent disposer de deux places pour chaises roulantes. Si un WC est installé dans le bus, il doit également être accessible aux personnes en chaise roulante et aux personnes malvoyantes, le personnel de l'entreprise (généralement les conducteurs de bus) doit ouvrir et fermer la porte de la cabine du WC de l'extérieur, l'espace étant extrêmement exigü. Dans la mesure où cette exigüité le permet, les personnes en chaise roulante doivent pouvoir accéder aussi bien latéralement que frontalement à la cuvette du WC. Le personnel de l'entreprise doit également assumer une fonction de contrôle (par ex. frapper à la porte et demander si la personne va bien, si cette dernière ne frappe pas à la porte dans un délai normal pour signaler qu'elle veut quitter les toilettes) ; par conséquent aucun dispositif d'appel d'urgence n'est nécessaire dans ces toilettes. Il est également renvoyé ici à l'éventuelle révision de la STI PMR (voir la première section du présent commentaire).

Le nombre minimal de sièges pour handicapés par classe d'autobus (toutes classes confondues, c'est-à-dire trafic d'agglomération, régional et grandes lignes) doit être fondé sur le règlement UNECE 107,

---

<sup>8</sup> RS 151.342

ce qui n'a pas été le cas jusqu'ici. Toutefois, par dérogation audit règlement, au moins deux sièges pour handicapés doivent être disponibles.

**Aire de manœuvre pour chaises roulantes et systèmes d'information des clients et d'appel d'urgence dans les cabines d'installations à câbles**

La surface pour chaise roulante dans les cabines d'installations à câbles d'une capacité maximale de 10 personnes ne permet pas de faire pivoter une chaise roulante à l'intérieur de la cabine, mais seulement d'embarquer en marche avant et de débarquer en marche arrière (ou vice versa). Si ces cabines étaient plus grandes, elles pourraient être surchargées par les autres passagers et le poids total autorisé pourrait être dépassé. Cette exigence correspond déjà à la pratique en usage de mise en œuvre de la LHand pour les cabines d'une capacité maximale de 10 personnes. Pour mémoire : le champ d'application de la LHand ne comprend que les installations à câbles de 9 places ou plus par unité de transport conformément à l'art. 3, let. b, ch. 3, LHand.

Les systèmes d'appel d'urgence et d'information des clients sont exigés par la législation sur les installations à câbles pour l'exploitation non accompagnée des téléphériques à va-et-vient et des funiculaires. La présente adaptation tient compte de cette législation et du fait que les systèmes d'appel d'urgence sont également utilisés dans d'autres installations à câbles. Pour des raisons de sécurité, ils doivent être conçus sans obstacles.