



Révision partielle des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)¹

Vue d'ensemble des principales modifications

Tour de révision 2016 avec entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2016

1. Généralités (art. 1 à 15 et 81 à 84)

Cohérence terminologique (*divers articles*)

Quelques termes ont été harmonisés au sein des DE-OCF et dans le contexte des prescriptions de circulation.

Prescriptions de circulation des trains et prescriptions d'exploitation (*art. 11a et 12*)

Les prescriptions de l'Office fédéral des transports du 1^{er} novembre 2000 concernant la promulgation des règles de circulation des trains et des prescriptions d'exploitation (PPRP ; RS 742.170) sont abrogées ; les éléments pertinents sont repris dans les DE-OCF et dans une directive de l'OFT.

Rapports sur l'exploitation et l'entretien (*ad art. 15, DE 15.1*)

L'obligation de déclarer les cas de non-observation de signaux a été définie dans la version révisée de l'ordonnance sur les enquêtes en cas d'accident des transports publics (OEATP ; RS 742.161, nouveau titre : ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports [OEIT]), qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2015 (art. 16, OEIT). La prescription des DE-OCF quant à la déclaration des cas de non-observation de signaux n'est donc plus nécessaire.

2. Technique de construction (art. 16 à 36)

Caractéristiques géométriques de la voie (*ad art. 16, DE 16, et ad art. 17, DE 17*)

Diverses précisions (pas de changement matériel).

Diverses simplifications afin d'éviter des approbations purement formelles dans des cas isolés.

Adaptation aux STI et aux RTNN en vue de l'homologation de véhicules interopérables.

Distances de sécurité sur les quais (*ad art. 21, DE 21.2*)

Pour des motifs de diminution des coûts (exploitation de synergies), le délai de transition prévu pour l'adaptation des distances inférieures a été prolongé et adapté au délai de mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Distance entre la bordure du quai et le gabarit limite d'installations fixes (*ad art. 21, DE 21.3*)

La nouvelle disposition régleme les conditions, au niveau de l'infrastructure, auxquelles doivent satisfaire les bordures de quai des chemins de fer à voie normale afin de respecter la largeur d'espace-ment et la différence de hauteur maximales admises en vue de l'accès autonome. Elle fixe aussi la me-sure transitoire édictée en septembre 2012 par l'OFT.

¹ RS 742.141.11



Infrastructure (ad art. 25, DE 25)

Mise à jour terminologique (par ex. remplacement du terme « module de compressibilité » par « module de déformation ») et mise à jour de désignations de normes. Limitation de l'épaisseur maximale du lit de ballast (ch. 3.4), formulation plus compréhensible de la déformabilité minimale/maximale (ch. 4.2.4, en-tête du tableau), rationalisation et meilleure harmonisation des variantes d'infrastructure (ch. 4.3.2, tableau) et précisions concernant les dérogations aux variantes mentionnées au ch. 4.3.2 (ch. 4.3.12).

Ponts ferroviaires

(ad art. 26, DE 26.1, ch. 2.2.1)

Du fait de la publication, par la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA), des paramètres déterminés au niveau national (NPD) concernant les normes européennes applicables aux structures porteuses (Eurocodes), les Eurocodes peuvent être appliqués en Suisse lors de la planification de structures porteuses. Le complément apporté aux DE indique que ces Eurocodes ne peuvent être utilisés qu'en combinaison avec les NPD.

(ad art. 26, DE 26.1, ch. 2.2.1)

Le remplacement des appuis de ponts sans interruption de l'exploitation ferroviaire ne se pratique que dans de rares et simples cas. Il est donc laissé à la libre appréciation du gestionnaire d'infrastructure de définir dans quelles conditions le remplacement de ces appuis doit être réalisable.

(ad art. 26, DE 26.1, ch. 2.3.2)

Les indications concernant l'épaisseur du ballast sur les ponts ont été précisées.

(ad art. 26, DE 26.2, ch. 2.2)

Lors de nouvelles constructions, les contre-rails ne doivent plus être utilisés que pour des vitesses de circulation faibles à moyennes. A l'heure actuelle, les mesures contre le déraillement de véhicules sur les ponts dont les structures porteuses sont situées au-dessus du plan de roulement consistant, en principe, en des banquettes-guide massives placées entre la voie et la structure porteuse.

Tunnels, galeries et installations ferroviaires souterraines (art. 28, DE 28.1, ch. 2 [nouveau])

Les prescriptions en matière de protection et de sauvetage de personnes en cas d'événement (art. 28, al. 1, OCF) ont fait l'objet de concrétisations complémentaires. Celles-ci sont alignées sur les exigences des STI de l'UE relatives à la sécurité des tunnels et reposent sur les règles techniques élaborées dans le cadre de la construction des tunnels de la NLFA.

Superstructure (DE 31)

Définition des exigences minimales auxquelles doit satisfaire le profil de rail dans les courbes d'un rayon de 250 – 400 m en raison des valeurs plus élevées admises pour les forces exercées sur les véhicules. Cette démarche permet d'éviter une RTNN.

Diverses adaptations formelles découlent des renvois aux normes.

Stations, besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite du fait de l'âge

(ad art. 34, DE 34)

Des conformités partielles ont été définies pour les quais afin de permettre des mesures moins coûteuses.

Stations, sécurité (ad art. 34, DE 34.4)

Les exigences applicables aux rampes et aux escaliers ont été référencées et précisées afin de permettre des dérogations judicieuses aux normes suisses.



Référence du dossier : BAV-511.3//

3. Installations électriques (art. 42 à 46)

Exigences en matière de sécurité, de protection contre les perturbations et de construction des installations électriques ferroviaires

Vu l'augmentation des « cyber-risques », une nouvelle réglementation a été formulée concernant les mesures de protection destinées à éviter les mises en danger aux installations télématiques du courant de traction.

Les renvois ont été adaptés du fait de la révision de l'ordonnance sur la compatibilité électromagnétique (OCEM)² qui entre en vigueur le 20 avril 2016.

Lorsque cela était nécessaire, les prescriptions nationales ont été adaptées aux normes européennes révisées et aux STI.

Exploitation et maintenance, travaux à proximité d'installations électriques ferroviaires

Afin de garantir la sécurité d'exploitation des installations électriques à basse tension, des périodes de contrôle et des exigences en matière de documentation de contrôle ont été fixées.

Pour plus de sécurité du droit, les exigences les plus importantes ont été intégrées pour les personnes habilitées à effectuer des contrôles des installations à basse tension spécifiquement ferroviaires.

4. Véhicules (art. 47 à 58, précédemment jusqu'à 70)

Restructuration

Le chapitre « Véhicules » basé sur l'OCF a été restructuré. Les art. 47 à 58 contiennent essentiellement les dispositions qui figuraient jusqu'ici dans les art. 47 à 70. On distingue désormais les catégories « véhicules interopérables » (véhicules des chemins de fer à voie normale), « véhicules non interopérables » (véhicules des chemins de fer à voie étroite) et « véhicules spéciaux » (véhicules de construction et de maintenance).

Pour les véhicules interopérables, les dispositions renvoient désormais aux prescriptions européennes. La section concernant les véhicules non interopérables contient les prescriptions applicables aux véhicules circulant sur voie étroite. Parmi celles-ci, il y a aussi des prescriptions applicables aux chemins de fer à crémaillère, également valables dans d'autres pays.

Le chapitre concernant les véhicules spéciaux contient les prescriptions applicables aux véhicules du service des travaux. Ces prescriptions renvoient essentiellement aux normes européennes afférentes. Ledit chapitre contient toutefois aussi d'autres prescriptions spécifiques (par ex. pour les locomotives à vapeur).

Adaptations

Les renvois à diverses normes techniques, mises à jour ou nouvelles, ont été adaptés ou intégrés le cas échéant.

Les dispositions de la LHand ont été adaptées aux normes européennes ou bien, le cas échéant, pourvues de renvois afférents.

En ce qui concerne les forces de freinage, elles ne sont plus exprimées à l'aide de l'unité (t) mais de l'unité (kN), du fait de l'harmonisation au niveau européen. Rien n'a changé matériellement.

² RS 734.5



5. Exploitation ferroviaire (art. 71 à 80)

Conséquences des adaptations des prescriptions de circulation des trains (PCT)

(divers articles)

Vu la nouvelle version des PCT édictée en novembre 2015 par l'OFT (entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2016), il a fallu adapter les critères concernant l'emplacement de signaux ainsi que les réglementations dans le domaine des freins. Ces dernières sont liées au développement technique d'éléments de frein et au changement, sur le plan international, du système des bases de calcul (on parle désormais d'effort de retenue minimal au lieu de poids-frein d'inertie).