



V 2.0\_f, 1<sup>er</sup> juillet 2016

Référence du dossier : BAV-511.5-00002/00007/00008

---

## Directive

# Dispositions transitoires pour l'aménagement de la zone sûre des constructions existantes

Installations fixes

DE-OCF

DE 21.2 Distances sur les quais  
chiffre 3, zone sûre

---

### I. Dispositions générales

#### Art. 1 But

La présente directive règle la marche à suivre pour les constructions sur les quais qui ont été édifiées avant la révision des DE-OCF ad art. 21, DE 21.2 au 2 juillet 2006 et qui ne respectent pas les exigences de la DE 21.2.

La directive vise, pour les constructions existantes établies avant le 2 juillet 2006, à assurer une sécurité suffisante sur les quais avec un engagement proportionné.

#### Art. 2 Champ d'application

<sup>1</sup> Les présentes dispositions transitoires s'appliquent aux largeurs minimales de la zone sûre selon DE 21.2 chiffre 3 pour les constructions réalisées avant le 2 juillet 2006.

<sup>2</sup> Si ces constructions doivent être transformées, cette directive ne s'applique pas.

## II. Dispositions transitoires pour l'aménagement de la zone sûre des constructions existantes

### Art. 3 Principe

<sup>1</sup> La sécurité sur les quais existants doit être examinée sur la base du risque effectif.

<sup>2</sup> Les largeurs minimales de la zone sûre selon DE 21.2 chiffre 3 ne tenant pas compte de l'affluence sur le quai mais uniquement de considérations minimales de sécurité (espace minimal nécessaire pour les voyageurs), il est de la responsabilité des entreprises de chemins de fer d'agrandir ces espaces minimaux selon l'affluence sur le quai considéré.

<sup>3</sup> Les installations de quai qui existent déjà lors de l'entrée en vigueur du chiffre 3 la DE 21.2 ne seront adaptées à ses prescriptions que si des raisons de sécurité l'exigent impérativement.

### Art. 4 Largeur de la zone sûre

<sup>1</sup> Sous réserve du chiffre 3 de la présente directive, les mesures transitoires selon tableau ci-dessous sont admises :

Obstacles	Largeur de la zone sûre en mètres				
	< 0,80	0,80 – 0,89	0,90 – 1,19	1,20 – 1,49	≥ 1,50
courts	Non admis (v. ch. 4.1)	Mesures de compensation	(Conforme à la DE 21.2)		
longs	Non admis		Mesures de compensation	Admis sans mesures de compensation	(Conforme à la DE 21.2)

### Art. 4.1 Piliers et mâts isolés

<sup>1</sup> La longueur d'obstacle des piliers et mâts existants est considérée avec leur socle si celui-ci dépasse du sol.

<sup>2</sup> Pour les piliers et mâts existants dont la longueur d'obstacle ne dépasse pas 0,30 m, une largeur minimale de 0,70 m de la zone sûre est tolérée.

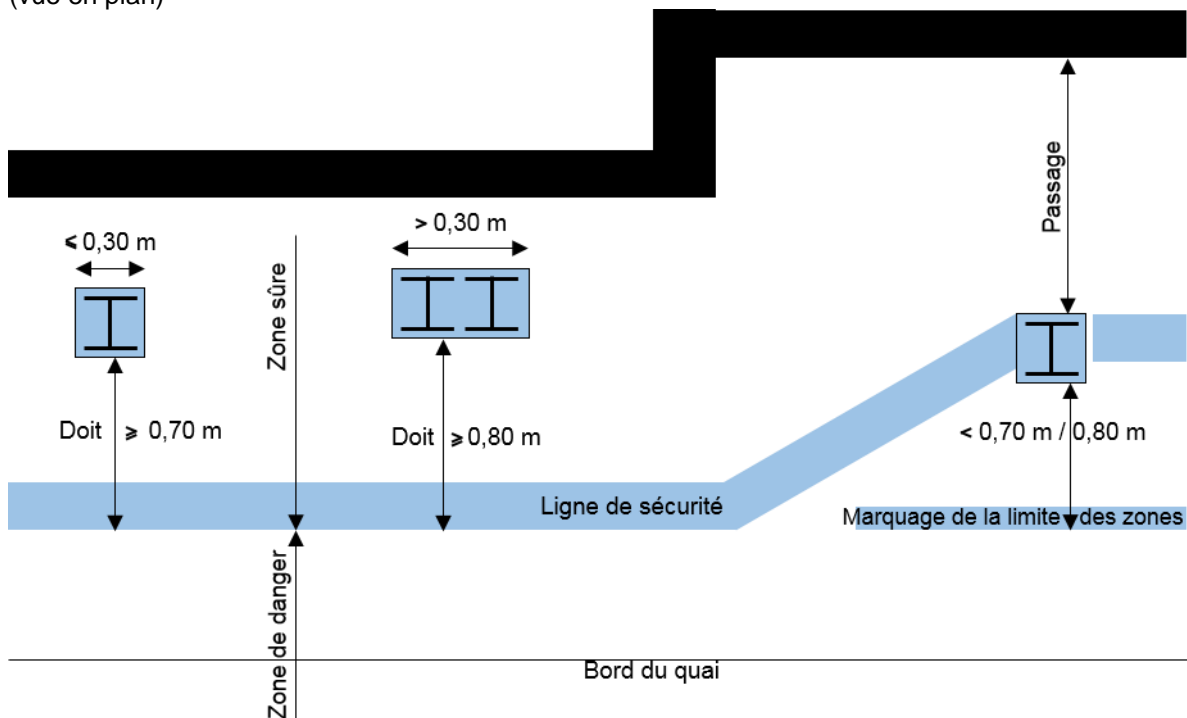
<sup>3</sup> Pour les piliers et mâts existants dont la longueur d'obstacle dépasse 0,30 m, une largeur minimale de 0,80 m de la zone sûre est admise selon le tableau ci-dessus.

<sup>4</sup> Dans les deux cas, une largeur de la zone sûre inférieure à 0,70 m / 0,80 m peut être conservée si l'espace disponible derrière le pilier ou le mât est suffisant pour assurer le passage des voyageurs.

(Voir illustration en page 3).

Illustration du chiffre 4.1 :

(vue en plan)



#### Art. 4.2 Extrémité des quais

<sup>1</sup> On ne posera aucune ligne de sécurité lorsque la largeur de la zone sûre est inférieure à 0,90 m.

<sup>2</sup> Si des voitures ouvertes aux voyageurs circulent dans des trains portés à l'horaire et s'arrêtent dans une partie de quai dont la zone sûre est inférieure à 0,90 m, des mesures de compensation doivent être prises.

#### Art. 4.3 Mesures de compensation

<sup>1</sup> Par mesures de compensation, on entend des mesures destinées à limiter à un minimum la réduction de sécurité issue de la diminution des largeurs minimales exigées selon DE 21.2 chiffre 3. Les mesures de compensation seront proposées pour les situations concrètes par les entreprises de chemin de fer.

#### Art. 4.4 Assainissement en cas de largeur insuffisante

<sup>1</sup> Dans les cas où la largeur de la zone sûre est insuffisante (<math>< 0,80\text{ m}</math> pour les obstacles courts et <math>< 0,90\text{ m}</math> pour les obstacles longs, voir aussi tableau du chiffre 3), l'installation sera assainie.

### III. Dispositions finales

#### Art. 5 Délais

<sup>1</sup> Les entreprises transmettront la liste des installations concernées ainsi que les mesures de compensation qu'elles comptent prendre à l'office dans un délai de deux ans (dès le 2 juillet 2006).

<sup>2</sup> Les mesures de compensation doivent être appliquées dans un délai de cinq ans (dès le 2 juillet 2006).

<sup>3</sup> Les assainissements doivent être entrepris dans le délai-cadre de l'art. 22, al.1, LHand. Jusqu'à ce que l'installation soit assainie, les entreprises prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

#### Art. 6 Entrée en vigueur

Cette directive révisée entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016, conjointement aux DE-OCF modifiées, et remplace la première édition du 2 juillet 2006.

OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Dr. Peter Füglistaler, Directeur

#### Editions / remaniements

Version	Date	Auteur	Modifications	Etat
f	02.07.2006	Office fédéral des transports	Première édition	Remplacé
V 2.0_f	01.07.2016	Office fédéral des transports	Nouvelle numérotation des art.; Art. 1, art. 2 al. 2 : nouveaux; Art. 5 al. 3 : délai révisé.	En vigueur