



Révision partielle de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (ordonnance sur les chemins de fer, OCF¹) et des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF²)

Vue d'ensemble des modifications importantes des articles

Cycle de mise à jour 2020 avec mise en vigueur le 01.11.2020

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 RTNN³ liées aux STI INF actualisées complètent le présent paquet de révision.

2. Adaptations dans ce cycle de mise à jour

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

Thème « Principes, règles reconnues de la technique, prescriptions d'exploitation » (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 de l'OCF et des DE ad. art. 2, 12 et 46 visent à apporter des précisions à cet égard.

¹ RS 742.141.1

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

³ Cf. projet d'OCF 2020, annexe 7



Référence du dossier : BAV-511.3/942

Thème « Rapport de sécurité annuel » (art. 5g)

Des indications différentes entre l'OCF et la directive 2004/49/CE ont été mises au net. Le terme « rapport de sécurité » (jusqu'ici uniquement « rapport ») et la date de remise (30 juin, jusqu'ici 31 mai) ont été repris des indications de l'art. 9, par. 4, de la directive 2004/49/CE.

Thème « Changements significatifs » (art. 8c)

La validité du règlement (CE) n° 352/2009 a été abrogée. 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 » (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), 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.

2.2 Technique de construction (art. 16 à 36)

Thème « Marquages tactilo-visuels des quais » (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 » (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 été complétée.

Thème « Exigences en matière d'infrastructure pour un embarquement autonome » (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 régit 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 celles relatives 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 d'ici à la fin de l'année 2019 dans son instruction de planification LHand. Ce projet de révision sera présenté aux milieux intéressés dans le cadre d'un débat consultatif.



Référence du dossier : BAV-511.3/942

Thème « Ouvrages situés à proximité, au-dessus ou au-dessous du chemin de fer » (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 » (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 » (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^{er} 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 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.



Référence du dossier : BAV-511.3/942

2.3 Technique de sécurité (art. 37 à 41)

Thème « Normes »

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 » (art. 37)

DE ad. art. 37.c

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

Thème « ATO » (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 » (art. 39)

DE ad art. 39.3.a

Des précisions et des adaptations sont apportées dans les domaines des trains au départ, 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 » (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 » (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 » (art. 40)

DE ad art. 41

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



Référence du dossier : BAV-511.3/942

2.4 Installations électriques (art. 42 à 46)

Thème « Espace des pantographes et zone de la ligne de contact » (art. 18)

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.

Thème « Éclairage des quais » (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 » (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 » (art. 44, let. b)

DE ad art. 44b, ch. 4 : La mise en œuvre de l'ordonnance sur les produits de construction et l'adaptation aux réglementations européennes ont rendu ces adaptations nécessaires.

Thème « Installations de la ligne de contact » (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. 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 » (art. 44, let. d)



Référence du dossier : BAV-511.3/942

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 » (art. 44, let. f)

DE ad art. 44f, ch. 1.4 : La nouvelle norme suisse SN EN 50 633, disponible depuis fin 2016, est citée.

Thème « Travaux sur ou à proximité d'installations électriques » (art. 45)

DE ad art. 45.2, ch. 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.

Thème « Exploitation et maintenance des installations électriques » (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 » (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 transférée dans 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 d'incertitudes sur les principaux documents concernés, ceux-ci sont énumérés à titre d'exemple.

Thème « documents déterminants pour la sécurité » (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 »
(Annexe 4, let. e, ch. 3, OCF)**

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 » (Annexe 4, DE-OCF)

DE ad art. 81, feuille 6 : Dans la description du terme « exploitation des installations », l'énumération entre parenthèses est supprimée.



Référence du dossier : BAV-511.3/942

2.5 Véhicules (art. 47 à 58, anciennement jusqu'à 70)

Thème « freins voie métrique » (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 » (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 » (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. Deux petites corrections d'ordre rédactionnel sont effectuées.
- DE ad art. 51.1, ch. 1.19 Spécifications pour le contrôle non destructif après concertation avec l'UTP
- DE ad art. 51.1, ch. 1.20 modifié.
- Annexe 7 OCF, ch. 6 Au moment de l'ouverture de la consultation, on ne savait pas encore exactement quand la STI PMR révisée entrerait en vigueur, mais il est probable qu'elle entrera en vigueur d'ici 2020 (la publication au Journal officiel de l'UE pourrait encore avoir lieu en 2019). La consultation OCF/DE-OCF est donc jointe au projet de révision de la STI PMR en anglais. Si la STI PMR révisée entre en vigueur à un moment qui ne permet plus de l'inclure dans l'OCF / DE-OCF, les mises à jour pertinentes de l'annexe 7, ch. 6, OCF, de la DE ad art. 51.1, ch. 3.1 et de la DE ad art. 53.1, ch. 4.1 ne seront pas effectuées par la présente révision.
- DE ad art. 51.1, ch. 3.4.4 : Il est tenu compte de l'état actuel de la technique : en effet, il existent 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 MPR. L'adaptation ne viole pas le principe de l'autonomie



Référence du dossier : BAV-511.3/942

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 » (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 » (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 par un personnel dévoué. 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 » (art. 71)

DE ad art. 71 (NOUVEAU) 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 - 20).

Thème « Désignation des signaux avancés et de répétition » (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 » (art. 76)

DE ad art. 76.1.a. (ch. 1.1.1) Adaptation rédactionnelle due aux nouveaux tableaux de freinage.

Thème « Tableaux de freinage » (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 été utilisée à la place de 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 » (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 » (art. 79)



Référence du dossier : BAV-511.3/942

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 le chiffre.



Référence du dossier : BAV-511.3/942

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.



Référence du dossier : BAV-511.3/942

Révision partielle de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand⁴)

Vue d'ensemble des modifications importantes des articles

Cycle de mise à jour 2020 avec mise en vigueur le 01.11.2020

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

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) prévoit, dans le cadre de la prochaine révision de la STI PMR⁵, 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). 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. Pour cette raison, l'OTHand est complété par l'art. 3a. Toutes les données DIDOC sont gratuitement accessibles au public via <https://opentransportdata.swiss/>.

⁴ RS 151.34

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



Référence du dossier : BAV-511.3/942

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 (OETHand⁶)

Vue d'ensemble des modifications importantes des articles

Cycle de mise à jour 2020 avec mise en vigueur le 01.11.2020

Révision STI PRM

Au moment de l'ouverture de la consultation, on ne savait pas encore quand la STI PMR révisée entrerait en vigueur ; la mise en vigueur est actuellement prévue entre le 1^{er} janvier 2020 et le 1^{er} juillet 2020. La consultation sur l'OETHand sera donc accompagnée d'un projet de révision de la STI PMR en anglais. Si la STI PMR révisée est mise en vigueur par la Commission européenne à une date qui permet encore son inclusion dans l'OETHand, la présente révision de l'OETHand inclura une mise à jour de l'art. 2, al. 2, de l'art. 9, al. 2, de l'art. 13, let. a, de l'art. 17, al. 1, et de l'art. 18, al. 1, ch. b de l'OETHand à cet égard. Des mises à jour analogues sont également prévues pour l'OTHand (RS 151.34) et pour les DE-OCF (RS 742.141.11).

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, de l'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 (générale-

⁶ RS 151.342



Référence du dossier : BAV-511.3/942

ment les conducteurs de bus) devant ouvrir et fermer la porte de la cabine du WC de l'extérieur, l'espace étant extrêmement exigü. Le personnel doit également assumer une fonction de contrôle (par exemple, frapper à la porte et demander si la personne va bien, si elle ne frappe pas à la porte dans un délai normal pour signaler qu'elle veut quitter les toilettes), c'est pourquoi 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, 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, de la 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.