



Référence du dossier: BAV-511.9-00002/00001

1^{er} novembre 2020

Notice

Informations quant à la mise en œuvre dans le contexte des entraxes de voies respectivement des zones intermédiaires de sécurité DE-OCF¹ ad art. 18, 19, 20 et 71 (et zones intermédiaires de sécurité selon PCT²)

Historique des modifications:

Version du 1.11.2020: 1^{ère} édition

Impressum

Editeur: Office fédéral des transports, 3003 Berne / Division Sécurité

Auteurs: Riesen Lorenz, Revelin Bruno

Lien vers QM-SI: QM-Doku liste 1.2

Domaine d'application: exigences relatives aux demandes d'approbation des plans (art. 3 OPAPIF³)

Diffusion: publication sur le site internet de l'OFT

Version (langues): allemand (original); français

Office fédéral des transports
Division Sécurité

Division Sécurité

sig.

sig.

Fritz Ruchti, chef de section
Section Technique de construction

Bruno Revelin, chef de section
Section Exploitation ferroviaire

¹ Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer; RS 742.141.11

² Prescriptions suisses de circulation des trains; RS 742.173.001

³ Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires; RS 742.142.1

Introduction

Des situations parfois ambiguës et un besoin réduit d'exercer des activités d'exploitation sur et aux abords des voies ont amenés à ce que les *espaces de sécurité pour les activités d'exploitation* ne doivent généralement plus être prévus à l'intérieur des gares. Le personnel en question ne doit se rendre sur et aux abords des voies que lorsque ladite zone intermédiaire de sécurité (selon PCT) est disponible et que cette zone est clairement reconnaissable en tant que telle. Par conséquent, les exigences en matière d'*espaces de sécurité pour les activités d'exploitation* changent également.

Afin de pouvoir bénéficier des avantages de ce besoin réduit en terme d'exploitation également au niveau constructif, les spécifications relatives aux entraxes de voies et aux espaces de sécurité du profil d'espace libre ont été également adaptées dans les DE-OCF. Désormais, il n'y a plus de distinction entre les situations dans les gares / stations et la pleine voie. Les espaces de sécurité nécessaires et donc aussi les entraxes de voies résultent des exigences concrètes (exploitation et technique) et peuvent être définies de manière spécifique à l'objet dans le sens d'un « système modulaire ».

Les spécifications techniques correspondantes de l'OCF et des DE-OCF ont été promulguées et seront en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2020.

Objectif de la notice

Cette notice aide les chefs de projet à élaborer la documentation (rapport technique, annexe le cas échéant). Ceci, dans le but de pouvoir présenter tout cela ensemble sur un plan schématique

- les exigences du point de vue exploitation, à savoir les espaces de sécurité pour les activités d'exploitation selon DE-OCF, ad art. 71 (DE 71), y compris les zones intermédiaires de sécurité, et
- les exigences quant au respect des espaces de sécurité du profil d'espace libre selon DE-OCF, ad art. 18 (DE 18), à savoir qu'un dégagement de service à la largeur requise doit être accessible sans qu'il soit nécessaire de franchir un obstacle,

afin de répondre ainsi de manière efficace et compréhensible aux exigences des chiffres 25 et 29 de la Directive de l'OFT concernant l'art. 3 de l'OPAPIF.

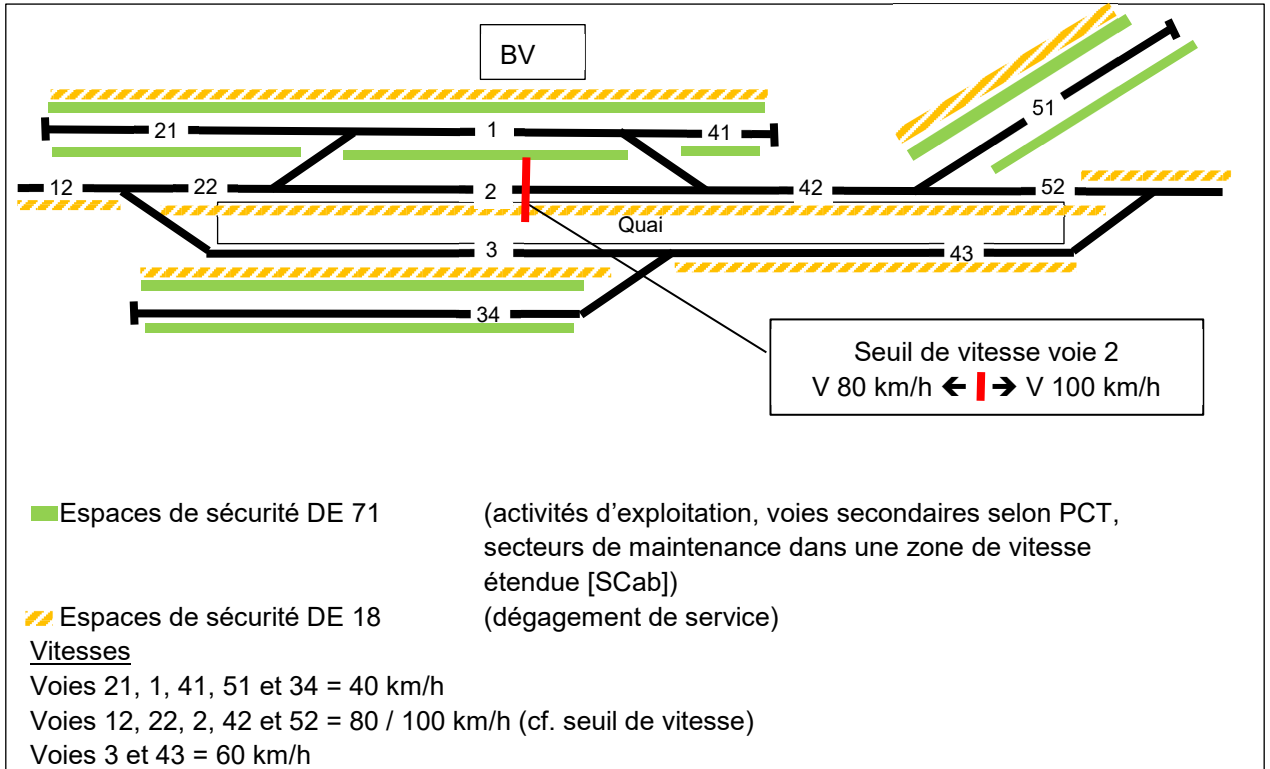
En outre, cette présentation commune des espaces de sécurité dans le même plan schématique permet à l'OFT d'effectuer un examen efficace et de réduire ainsi des interrogations inutiles aux requérants.

Les exigences actuelles concernant les documents à soumettre seront intégrées dans la prochaine révision de la Directive de l'OFT concernant l'art. 3 de l'OPAPIF.

Exigences pour le rapport technique (plan schématique complémentaire « espaces de sécurité »)

Un plan schématique doit indiquer les espaces de sécurité qui sont prévus. Il doit être indiqué séparément quels espaces de sécurité sont prévus sur la base des exigences selon DE 18 et lesquels sur la base des exigences selon DE 71. Idéalement, ces informations sont représentées sur un plan schématique simple (par ex. plan de situation réduit) afin que la situation globale puisse être clairement représentée et saisie. En outre, les vitesses maximales pour chaque voie doivent être indiquées, car elles sont déterminantes pour le dimensionnement des espaces de sécurité (dégagement de service dans la largeur requise).

Exemple d'un plan schématique:



Remarque: la présentation et les couleurs peuvent être choisies librement. L'affectation et la pertinence doivent être garanties.

Information quant à la mise en œuvre

Annexe I:

Présentation avec textes explicatifs et esquisses.

Voie normale et voie métrique