



**Révision partielle
de dispositions de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) relatives à la construction et de
ses dispositions d'exécution (DE-OCF), et
de dispositions de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes
handicapées aux transports publics (OTHand) et de ses dispositions d'exécution techniques
(OETHand)**

Rapport sur les résultats de l'audition

31 août 2009

**Révision partielle
de dispositions de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) relatives à la construction et de ses dispositions d'exécution (DE-OCF), et
de dispositions de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) et de ses dispositions d'exécution techniques (OETHand)
Résultats de l'audition**

Déroulement de l'audition:

L'Office fédéral des transports (OFT) a ouvert l'audition le 6 avril 2009, celle-ci a duré jusqu'au 3 juin 2009. Comme il s'agissait en grande partie du perfectionnement de dispositions techniques ferroviaires, on a consulté en priorité les chemins de fer suisses ainsi que les représentants de l'industrie ferroviaire. A posteriori, les chancelleries d'Etat des cantons ont été invitées par courrier du 17 mai 2009 à prendre position pour le 17 juin 2009.

Les réponses à l'audition sont au nombre de 64.

Destinataires (groupes-cibles)	Nombre de destinataires	Nombre de réponses
Chemins de fer à voie normale	22	7
Chemins de fer à voie étroite	27	8
Chemins de fer à crémaillère	12	4
Tramways /Trolleybus	15	6
Utilisateurs du réseau	12	0
Associations / fédérations / organisations	23	6
Chemins de fer de l'étranger	4	2
Autorités de surveillance étrangères	4	0
Industrie / bureaux d'ingénieurs	60	8
Organes de normalisation	4	0
Cantons	26	22
Associations faitières d'envergure nationale des communes, villes et régions de montagne	2	1
Associations faitières d'envergure nationale de l'économie	1	0
Total	212	64

Principaux point abordés dans les réponses:

Les remarques générales représentent environ 10 % des réponses, comportant pour la moitié des déclarations générales sur la révision de l'OCF et des DE-OCF. Certaines déclarations générales portent sur la révision de l'OTHand et de l'OETHand.

Environ 5 % seulement des avis se prononcent sur la révision partielle de l'OCF en particulier. Un peu plus de 75 % des réponses concernent exclusivement des points spécifiques de la révision partielle des DE-OCF. Pour les deux actes normatifs, il s'agit en grande partie de remarques ou de questions sur la rédaction des prescriptions, sur l'utilisation systématique de termes ou d'autres optimisations de la réglementation systématique. Quelques propositions sont soumises en vue de révisions ultérieures.

Les 5 % restants sont des réponses portant sur des thèmes spécifiques de la révision de l'OTHand et de l'OETHand.

**Révision partielle
de dispositions de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) relatives à la construction et de ses dispositions d'exécution (DE-OCF), et
de dispositions de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) et de ses dispositions d'exécution techniques (OETHand)
Résultats de l'audition**

Nécessité et objectifs des révisions partielles:

Il ressort clairement des réponses que la nécessité et les objectifs des révisions partielles sont incontestés et appréciés. Le principe adopté, qui consiste à formuler davantage dans l'OCF et les DE-OCF des objectifs de protection avec plusieurs solutions possibles, est très bien accueilli par les participants. De même, l'objectif d'une réglementation actuelle, claire et systématique, est cautionné. La grande majorité des avis se concentre par conséquent sur la mise en œuvre concrète de ces objectifs (vérifications rédactionnelles, uniformité terminologique, structuration plus systématique des prescriptions).

Effets des révisions partielles:

L'UTP ainsi que les chemins de fer à voie étroite, les chemins de fer à crémaillère et les tramways déclarent que la nouvelle formulation avec plusieurs solutions possibles dans l'OCF et les DE-OCF pourrait aussi engendrer une certaine insécurité de planification chez les entreprises ferroviaires. Afin d'éviter des évaluations hétérogènes au cas par cas et de conserver le savoir-faire des prescriptions précédentes, il y a lieu de perfectionner les réglementations non officielles (p. ex. « Réglementation technique ferroviaire [RTE] »). Les chemins de fer doivent également pouvoir mettre en œuvre des solutions simplifiées sur la base de moindres risques.

Les CFF sont favorables à une méthode axée davantage sur des objectifs prescrits avec plusieurs solutions possibles. Toutefois, par endroits, la révision partielle des DE-OCF, dans sa forme présente, entraînerait des surcoûts considérables. Il s'agit notamment des dispositions des DE-OCF relatives à la protection latérale, à la marge de glissement, au feu de contrôle des passages à niveau et aux freins. On craint également des coûts supplémentaires en cas d'application disproportionnée des nouvelles prescriptions lors d'adaptations d'installations préexistantes. Les CFF ne contestent pas les mesures à prendre pour améliorer les prescriptions en vigueur, mais ils souhaitent que les mesures nécessaires aient un rapport coûts-utilité positif. C'est pourquoi ils proposent de poursuivre l'élaboration des dispositions actuelles pour certains domaines des DE-OCF, en partie en combinaison avec un traitement approfondi lors d'une révision ultérieure.

Les cantons ZH et AG craignent que l'obligation d'empêcher la chute de chargements de véhicules routiers sur le tracé ferroviaire, inscrite dans l'art. 27 al. 4 OCF, rende les dispositions actuelles considérablement plus sévères. Ils proposent d'alléger cette obligation de protéger.

Le canton NW et les CFF regrettent que les documents de l'audition ne permettent pas d'estimer les conséquences des modifications en termes de coûts.

Dispositions transitoires:

Le BLS demande que l'on formule des dispositions transitoires contraignantes pour les DE-OCF. D'autres intervenants regrettent également l'absence de dispositions transitoires.