

Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (Ordonnance sur les chemins de fer, OCF)

Modification du 4 novembre 2009

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

L'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer¹ est modifiée comme suit:

Art. 5 Dégagements

¹ L'office fédéral des transports (OFT) peut, dans des cas exceptionnels, ordonner des dérogations aux prescriptions de la présente ordonnance et à ses dispositions d'exécution, pour protéger des personnes, des objets ou des biens juridiques importants.

² Dans des cas particuliers, des dérogations peuvent être accordées lorsque le requérant atteste:

- a. que le même degré de sécurité est garanti, ou
- b. qu'il n'en résulte pas de risque inacceptable et que toutes les mesures proportionnées visant à diminuer les risques sont prises.

Art. 6, al. 3 et 4

³ L'OFT évalue la documentation en fonction des risques. Il peut contrôler lui-même les documents ou en ordonner l'examen par des experts ou encore demander au requérant des attestations ainsi que des rapports d'inspection d'experts.

⁴ Il peut, en approuvant les plans, déterminer les ouvrages, les installations ou les parties de ceux-ci pour lesquels des dossiers de sécurité selon l'art. 8a devront être remis.

Art. 6a Véhicules

Le cahier des charges et l'esquisse de type seront présentés à l'OFT avant le début de la construction des véhicules. L'OFT vérifie si les prescriptions de la présente ordonnance et les dispositions d'exécution sont appliquées.

¹ RS 742.141.1

Art. 23, al. 2

Abrogé

Titre précédant l'art. 25

Section 3 Infrastructure, ouvrages d'art et dispositifs de protection

Art. 27 Ouvrages à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer

¹ Les ouvrages à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer doivent être construits et protégés de manière à garantir une protection appropriée des passagers ainsi que des utilisateurs de l'ouvrage contre les dangers provoqués par des véhicules ferroviaires qui ont déraillé et quittent la voie.

² Dans les cas où, pour un ouvrage existant, le risque de choc est augmenté de manière significative par des modifications de l'infrastructure ou de l'exploitation ferroviaires, une protection appropriée doit être assurée par l'entreprise de chemin de fer.

³ Dans les cas où, pour un ouvrage existant, le risque de choc est augmenté de manière significative par des modifications apportées à l'ouvrage lui-même ou à son utilisation, une protection appropriée doit être assurée par le propriétaire.

⁴ Là où il y a danger que des véhicules routiers ou leur chargement puissent échouer sur la voie ferrée, des dispositifs de protection adéquats doivent être mis en place par le propriétaire de la route ou de la voie ferrée qui est source du danger.

⁵ Les installations de transport par conduites à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer doivent être réalisées de manière à ce que les actions statiques, dynamiques, électriques ou électrochimiques n'affectent pas la sécurité du chemin de fer.

Art. 28 Tunnels et galeries

Dans les tunnels et les galeries, des niches de protection pour le personnel seront aménagées à intervalles réguliers; leur emplacement sera signalé de manière bien visible. On peut y renoncer dans les cas où la sécurité du personnel est assurée par d'autres mesures.

Art. 32, al. 2

Abrogé

Art. 34, al. 4

⁴ Les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public.

Art. 37c, al. 3, let. b, b^{bis} et c, et 4 et 4^{bis}

³ Les dérogations suivantes sont possibles par rapport à l'al. 1:

- b. aux passages à niveau où le trafic routier est faible, on admet des installations de signaux à feux clignotants ou des installations de barrières à ouverture sur demande;
- b^{bis}. les passages à niveau situés sur des tronçons à voie unique où le trafic routier est très faible et où les conditions de visibilité sont suffisantes peuvent être équipés d'installations de signaux lumineux sans barrière qui assurent l'arrêt du trafic routier de façon sûre en cas de défaillance;
- c. si les conditions de visibilité sont suffisantes ou si les véhicules ferroviaires émettent des signaux d'avertissement appropriés en cas de conditions de visibilité temporairement insuffisantes, les passages à niveau peuvent être signalés par des croix de Saint-André seules à condition que:
 - 1. la route ou le chemin ne soit ouverts qu'à la circulation des piétons et que celle-ci soit faible, ou que
 - 2. la circulation routière soit faible et le trafic ferroviaire lent, ou que
 - 3. la route ou le chemin serve exclusivement à l'exploitation agricole (chemin agricole), qu'elle ne desserve pas de bien-fonds habités et qu'elle ne soit ouverte, vu la signalisation, qu'à un cercle limité de personnes; le gestionnaire de l'infrastructure doit instruire ces personnes en la matière.

⁴ Au lieu de signaux à feux clignotants, des signaux lumineux peuvent être utilisés, lorsque le passage à niveau:

- a. est équipé d'une installation de passage à niveau sans barrière et se trouve à une intersection où le trafic routier est réglé par des signaux lumineux, ou
- b. est équipé des deux côtés de la voie d'une installation de barrières ou de barrières à ouverture sur demande.

^{4bis} Aux passages à niveau munis de demi-barrières, les signaux à feux clignotants peuvent être complétés par des signaux lumineux à condition que le passage à niveau se trouve à une intersection où le trafic routier est réglé par des signaux lumineux.

Art. 37d Installations de passage à niveau

Les art. 38 et 39 s'appliquent aux installations de commande et de protection de passages à niveau. Font exception les installations de signaux lumineux complétant les passages à niveau conformément à l'art. 37c, al. 5.

Art. 37e

Abrogé

Titre précédant l'art. 38

Section 7 Installations de sécurité et applications télématiques

Art. 38 Principes

¹ Les installations de sécurité et les applications télématiques doivent être conçues, construites, exploitées et entretenues de manière à permettre une exploitation ferroviaire sûre et fiable.

² Pour les applications télématiques, seules celles qui sont directement liées à la sécurité et à la fiabilité de l'exploitation ferroviaire sont soumises aux dispositions de la présente section.

³ Afin de garantir la sécurité du système ferroviaire ou pour atteindre d'autres objectifs d'ordre supérieur, l'OFT peut décider:

- a. quels tronçons et quels véhicules devront être équipés de quels genres d'installations de sécurité et d'applications télématiques;
- b. dans quelle mesure les installations de sécurité et les applications télématiques doivent être compatibles avec d'autres installations ou applications et avec les véhicules.

Art. 39 Installations de sécurité

¹ Les convois sur les installations de voies doivent être commandés et protégés par des installations de sécurité.

² Les installations de sécurité doivent être conçues, construites, exploitées et entretenues de telle sorte que les circulations de trains et les mouvements de manœuvre soient commandés et sécurisés de façon sûre et fiable. Pour cela, il faut:

- a. tenir compte des conditions d'exploitation, ainsi que des caractéristiques du système ferroviaire et des constructions;
- b. prendre en considération les mises en danger prévisibles;
- c. assurer une haute disponibilité;
- d. assurer que l'exploitation ferroviaire est commandée et surveillée conformément aux processus et aux prescriptions d'exploitation.

³ Les installations de sécurité servent en particulier à:

- a. la commande et la protection de parcours;
- b. la signalisation;
- c. le contrôle de la marche des trains;
- d. la manœuvre et la protection des aiguilles;
- e. le contrôle de l'état libre de la voie et la localisation des convois;
- f. la commande et la protection d'installations de passages à niveau.

Art. 40 à 43

Abrogés

Titre précédant l'art. 44

Section 8

Systèmes d'avertissement des personnes sur et aux abords des voies

Art. 44

¹ Les systèmes d'avertissement des personnes effectuant des travaux sur et aux abords des voies doivent garantir:

- a. que le personnel sur les chantiers, compte tenu du respect des prescriptions, soit protégé contre les mises en danger par l'exploitation ferroviaire, et
- b. que la sécurité de l'exploitation ferroviaire ne soit pas entravée dans les zones des chantiers.

² Pour les systèmes mobiles d'avertissement, une autorisation d'exploiter de l'OFT est requise.

Art. 45

Abrogé

Art. 48, al. 8 et 9

⁸ Les pantographes doivent être placés de façon à ce qu'ils engendrent une surlargeur du profil d'espace libre en courbe aussi minime que possible.

⁹ Les exigences que doivent remplir les installations de sécurité et applications télématiques installées sur les véhicules sont réglées dans les art. 38 et 39.

Art. 49, al. 1 et 1^{bis}

¹ Les freins des véhicules ferroviaires doivent:

- a. garantir en tout temps un arrêt sûr des véhicules;
- b. permettre une marche sûre à la vitesse autorisée;
- c. empêcher une dérive inopinée des véhicules.

^{1bis} Les véhicules ferroviaires seront, en règle générale, munis des freins suivants:

- a. un frein automatique:
 1. qui permette de s'arrêter à tout instant,
 2. qui, en cas de rupture d'attelage, agisse automatiquement sur chaque partie du convoi,

3. qui puisse être actionné depuis chaque véhicule transportant des personnes, et
 4. dont l'action persiste pendant une durée suffisante, indépendamment de toute source d'énergie extérieure au véhicule;
- b. un frein d'immobilisation qui permette d'assurer le véhicule contre les dérives inopinées; les véhicules du trafic international sont soumis aux conventions y relatives.

Art. 55 Dispositifs de sécurité et contrôle de la marche des trains

¹ En règle générale, les convois seront munis de dispositifs de sécurité capables de provoquer l'arrêt du train sur n'importe quel tronçon en cas de malaise du conducteur.

² Sur les tronçons équipés en conséquence, le contrôle de la marche des trains doit être capable de provoquer l'arrêt du train.

³ Dès que les dispositifs de sécurité ou le contrôle de la marche des trains entrent en action, l'efficacité de freinage du frein ainsi actionné devra rester constante pendant une durée suffisante.

⁴ La présence d'un système automatique de marche et de freinage ne doit pas entraver l'action des dispositifs de sécurité.

Art. 71

Abrogé

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} juillet 2010.

4 novembre 2009

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Hans-Rudolf Merz
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova