



Révision partielle de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et de ses dispositions d'exécution (DE-OCF) ainsi que de l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)

Informations sur les résultats de l'audition

Rapport sur les résultats de l'audition

21 septembre 2011

**Révision partielle de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et de ses dispositions d'exécution (DE-OCF) ainsi que de l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)
Résultats de l'audition**

Déroulement de l'audition :

L'Office fédéral des transports (OFT) a ouvert l'audition le 3 mai 2011 ; celle-ci a duré jusqu'au 13 juillet 2011. 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.

Les réponses à l'audition sont au nombre de 39.

Destinataires (groupes-cibles)	Nombre d'entités entendues	Nombre de réponses
Chemins de fer à voie normale	22	5
Chemins de fer à voie étroite	26	8
Chemins de fer à crémaillère	12	1
Tramways / exploitants de trolleybus	15	4
Utilisateurs du réseau	12	0
Associations / fédérations / organisations	22	5
Chemins de fer de l'étranger	4	0
Autorités de surveillance étrangères	4	0
Industrie / bureaux d'ingénieurs	66	10
Organes de normalisation	4	0
Autorités cantonales / autres services de surveillance	26	5
Associations faîtières d'envergure nationale des communes, villes et régions de montagne	2	0
Associations faîtières d'envergure nationale de l'économie	1	0
Particuliers	0	1
Total	216	39

Principaux point abordés dans les réponses :

Les remarques générales représentent environ 20 % des réponses, comportant pour moitié des déclarations générales sur la révision de l'OCF et des DE-OCF.

Seuls quelque 20 % des avis se prononcent sur la révision partielle de l'OCF en particulier. 80 % 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. 1 % des prises de position concerne la révision partielle de l'OETHand.

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 bien accueilli par les participants, de même que l'objectif de se doter d'une réglementation actuelle, claire et systématique. 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] »).

Dans leurs réponses, les milieux entendus sont en partie d'avis que la révision des DE-OCF entraîne quelques surcoûts, ou du moins que des surcoûts ne sont pas exclus. Il s'agit notamment des DE-OCF relatives à la distance de glissement et aux accès aux voies sécurisés. On craint également des coûts supplémentaires en cas d'application disproportionnée des nouvelles prescriptions, par exemple lors d'adaptations de véhicules préexistants. Des exigences plus élevées en matière de sécurité des chemins de fer sont particulièrement déterminantes pour les coûts. Le rapport entre l'utilité et les surcoûts est décisif, notamment pour la compétitivité par rapport à d'autres modes de transport. Par conséquent, il faut étayer les modifications d'exigences avec une estimation du rapport coût/utilité. Dans certains cas, il est de mise de poursuivre l'élaboration des dispositions actuelles pour certains domaines des DE-OCF, en partie en combinaison avec une analyse approfondie de la thématique lors d'une révision ultérieure.

Une autorité cantonale soutient expressément l'objectif selon lequel les dispositions d'exécution laissent une certaine marge de manœuvre afin de permettre à l'avenir également des solutions innovantes, proportionnées et attrayantes au niveau urbanistique. La pression financière grandissante que subissent les pouvoirs publics impose en outre des solutions qui doivent non seulement être axées sur la sécurité, mais aussi permettre une exploitation rationnelle et une gestion économe des moyens financiers et des ressources en sol disponibles. Une autorité cantonale demande de porter de manière générale une attention particulière aux conséquences financières potentielles lors des révisions futures et de les limiter autant que possible. Au cas où les prescriptions deviendraient plus strictes, il faudrait mettre à disposition les moyens financiers ad hoc dans les budgets fédéraux.

La branche de l'électricité (notamment electrosuisse) met essentiellement en doute l'utilité de l'intégration de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (OIEC) et de ses dispositions d'exécution (DE-OIEC) respectivement à l'OCF et aux DE-OCF. Les entreprises ferroviaires et l'UTP n'y voient pas d'inconvénient voire approuvent expressément cette solution (notamment les CFF).

Dispositions transitoires

Certaines entreprises ferroviaires demandent que les dispositions transitoires des DE-OCF ad art. 83, DE 83.1, chiffre 1 ss soient maintenues. On conserverait ainsi la possibilité de faire circuler des trains non accompagnés pendant une durée indéterminée. Le nombre de voitures qui satisfont à la norme EN 14752 est parfois bien insuffisant. Il manque aussi du personnel pour

Révision partielle de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et de ses dispositions d'exécution (DE-OCF) ainsi que de l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)

Résultats de l'audition

l'accompagnement supplémentaire de trains ; il n'est pas non plus possible de recruter, de former ni de financer ce personnel supplémentaire d'ici à juillet 2012.