



Rapport explicatif sur les modifications de l'OCF , Assainissement des passages à niveau

Art. 4, 6 et 37d

Ces articles ne font que l'objet d'adaptations rédactionnelles.

Art. 37c¹ Signaux et installations

Al. 3, let. a : la réglementation restreint la protection des piétons, qui doit être assurée en principe selon l'al. 2 en équipant les trottoirs de barrières. La dérogation visée à l'al. 3, let. a, ne sera applicable que de manière restrictive, à savoir uniquement lorsque l'affluence des piétons est faible.

Il convient d'abroger la disposition de la deuxième phrase de l'art. 37c, al. 3, let. a, car il ne s'est jamais trouvé de cas d'application à ce jour. Par ailleurs, une solution similaire reste envisageable si les conditions de l'art. 5, al. 2, OCF sont remplies.

Al. 3, let. d : cette réglementation remplace l'actuel al. 5 d'un point de vue systématique. Les mouvements de manœuvre peuvent être effectués soit conformément aux prescriptions d'exploitation ferroviaire soit selon les dispositions régissant l'exploitation de tramways. De par la suppression de l'expression « qui servent uniquement aux mouvements de manœuvre ou », cet alinéa n'est applicable qu'aux mouvements de manœuvre effectués dans le cadre de l'exploitation de tramways.

Al. 3, let. e : la sécurité n'impose pas la signalisation de passages à niveau de voies dédiées exclusivement aux mouvements de manœuvre, à condition que le trafic routier soit toujours réglé par le personnel d'exploitation. Conformément aux prescriptions de circulation des trains R 300.4, ch. 2.7.2, il y a lieu de régler le trafic à l'aide d'un drapeau rouge ou d'une lumière rouge. Cette réglementation concerne la signalisation à proximité immédiate des passages à niveau. Elle ne permet pas de renoncer aux signaux avancés qui pourraient être requis.

Art. 37f

Cet article ne contient désormais plus que le renvoi à l'obligation de remplacer conformément à l'art. 7 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre.

Du point de vue systématique, le délai imparti pour assainir les passages à niveau fait l'objet d'une disposition transitoire. C'est pourquoi il est réglé dans le nouvel art. 83f.

¹ Les adaptations rédactionnelles des DE-OCF seront effectuées en même temps.





Art. 83f Assainissement de passages à niveau

Selon les prévisions, toutes les entreprises ferroviaires ne parviendront pas à adapter leurs passages à niveau de sorte qu'ils satisfassent aux prescriptions de l'OCF d'ici à la fin de 2014.

Si l'on n'adaptait pas la réglementation actuelle, toutes les entreprises concernées devraient assurer la mise en conformité des passages à niveau en réduisant la vitesse de passage des trains ou en les faisant circuler en marche à vue, ou alors elles devraient demander une dérogation en vertu de l'art. 5, al. 2, OCF. Ces demandes et leur traitement requerraient des ressources considérables auprès des entreprises et de l'OFT. Or il serait plus judicieux que ces ressources restent affectées à la planification et à l'approbation de l'assainissement des passages à niveau.

C'est pourquoi il est prévu de rédiger l'art. 83f OCF de sorte que les entreprises ferroviaires soient tenues de présenter, d'ici à la fin de 2014, des demandes complètes d'approbation des plans ou d'autorisation de construire pour tous les passages à niveau qui restent à assainir (al. 1).

Ce n'est pas parce que la modification de l'OCF entre en vigueur le 1^{er} novembre 2014 que le délai de présentation des demandes de suppression ou d'adaptation des passages à niveau (31 décembre 2014) semble trop court : selon le droit actuel, ce ne sont pas les demandes qui doivent être présentées d'ici au 31 décembre 2014, mais bel et bien les passages à niveau qui devraient être mis en conformité. La nouvelle réglementation proposée est donc exclusivement à l'avantage des entreprises concernées.

Si une entreprise ferroviaire se voit dans l'impossibilité de présenter une demande relative à un assainissement avant la fin de 2014 – parce que l'assainissement est essentiellement lié à un projet tiers – elle a la possibilité, en vertu de l'art. 5, al. 2, let. b, OCF, de présenter dans ce même délai une demande de dérogation temporaire aux dispositions de l'art. 37c. La demande doit montrer que le risque inhérent à la dérogation n'est pas inacceptable. Cela signifie notamment que les temps de visibilité ne doivent pas être inférieurs aux temps de visibilité minimaux fixés dans la loi. Si les temps de visibilité sont insuffisants, la demande doit prévoir des mesures propres à atteindre un risque acceptable durant la période transitoire (par ex. une réduction de vitesse). Si les temps de visibilité sont acceptables, il n'est pas nécessaire de prévoir de mesures supplémentaires durant la période transitoire. Par ailleurs, la demande de dérogation temporaire à l'art. 37c, al. 1, OCF doit expliquer qu'il serait disproportionné de présenter un projet d'assainissement avant la fin de 2014 et de le réaliser dans un délai d'une année à partir de l'obtention de l'approbation des plans. Un assainissement dans les délais impartis occasionnerait des coûts disproportionnés notamment lorsque le passage à niveau en question ne serait, par exemple, utilisé que quelques années après les travaux (soit une fraction de sa durée de vie usuelle), parce qu'il est d'ores et déjà fort probable que le passage à niveau sera une nouvelle fois transformé, supprimé ou remplacé par un passage inférieur/supérieur dans le cadre d'un projet tiers (par ex. un projet routier ou de lotissement). Si, en cas d'approbation de la demande de dérogation, ledit projet tiers n'est pas présenté à l'autorité



compétente dans l'intervalle accordé par l'OFT, l'entreprise ferroviaire devra présenter immédiatement un projet d'assainissement pour le passage à niveau concerné.

En principe, l'OFT est l'autorité compétente pour l'approbation des plans. Les délais restent applicables même si l'assainissement est prévu dans le cadre d'un projet tiers, dans lequel le passage à niveau ne fait office que d'installation annexe (art. 18^m LCdF). Il faut donc présenter avant la fin de 2014 à l'OFT ou à l'autorité compétente, en vertu du droit cantonal, une demande d'assainissement du passage à niveau concerné.

La requérante n'a pas d'influence sur le temps requis entre le dépôt de sa demande d'assainissement et l'établissement d'une décision d'approbation des plans. Le présent projet de modification se limite donc à contraindre les entreprises ferroviaires à présenter leurs demandes à temps – puis à réaliser le projet dans un délai d'une année à partir de l'établissement de la décision (al. 2).

Jusqu'à ce que leurs passages à niveau soient mis en conformité, les entreprises ferroviaires sont tenues, en vertu des art. 19 LCdF et 5, al. 2, OCF, de vérifier si des mesures (temporaires) s'imposent pour des motifs de sécurité. Si une entreprise envisageait de déroger aux prescriptions d'ici à l'assainissement d'un passage à niveau, elle devrait présenter une demande telle que visée à l'art. 5, al. 2, OCF, et sur laquelle l'OFT serait appelé à statuer.

Si, pour chaque passage à niveau qui ne pourrait pas être exploité en conformité avec les dispositions durant la période transitoire, l'OFT devait décider si cela est admissible ou non, il en résulterait des retards considérables. Ces retards affecteraient non seulement la mise en œuvre des mesures transitoires, mais aussi les procédures d'approbation des plans relatives à l'assainissement des passages à niveau.

C'est pourquoi l'art. 83^f, al. 4, OCF met en place une réglementation spéciale par rapport à l'art. 5, al. 2, OCF. Celle-ci correspond matériellement à celle de l'art. 5, al. 2, let. b, OCF, étant donné que des conditions de visibilité insuffisante constituent un risque inacceptable. Il n'est donc accordé ni plus ni moins de droits aux entreprises ferroviaires que ce que permettent les principes généraux de la législation ferroviaire suisse. Du point de vue formel, les entreprises ferroviaires sont toutefois autorisées, en dérogation à l'art. 5, al. 2, OCF, à prendre les mesures qu'elles considèrent nécessaires, sans qu'elles doivent en faire la demande ni attendre une autorisation. Elles ne sont donc pas tenues d'obtenir préalablement l'aval de l'OFT.

Naturellement, les entreprises ferroviaires sont libres de présenter malgré tout une demande conformément à l'art. 5, al. 2, OCF afin d'obtenir la certitude que l'OFT considère les mesures envisagées comme suffisantes (sécurité du droit).

Par contre, l'art. 83^f, al. 4, OCF ne les dispense pas de la procédure d'approbation des plans si la mesure d'assainissement envisagée s'avère soumise au régime de l'approbation des plans.



En cas de litige concernant les mesures transitoires, on appliquera l'art. 40 LCdF.

Annexe ad art. 1a OPAPIF

Let. y : la pose (ou le remplacement) réglementaire de croix de St-André ou de signaux « tramway » à proximité immédiate des passages à niveau est admissible et pratiquée actuellement déjà sans procédure d'approbation des plans. Il s'agit donc d'adapter l'annexe à la pratique administrative.

La réglementation n'est donc pas applicable aux signaux avancés, puisque ceux-ci sont posés à une certaine distance des passages à niveau.