



Direction de l'organe de contrôle du CITT
Gilles Délèze, président a. i.
Bahnhofstrasse 12

3700 Spiez

Berne, le 28 mars 2018

Tél. +41 31 359 23 19, fritz.jost@remontees-mecaniques.ch

Prise de position de RMS sur la révision du Règlement CITT (2^e version)

Cher Monsieur le Président,
Chers membres de la direction du CITT,

En tant qu'association faîtière nationale, Remontées Mécaniques Suisses (RMS) représente les intérêts des exploitants suisses d'installations de transport à câbles. Elle apprécie de pouvoir prendre position sur l'adaptation prévue du Règlement CITT à l'occasion d'une deuxième consultation. La présente prise de position renvoie aux discussions et retours de la commission spécialisée Technique et énergie ainsi que des différentes associations régionales.

Le Règlement CITT en question concerne RMS et ses membres au plus haut point.

*RMS n'a pas constaté de modifications importantes entre la première et la deuxième version du règlement. **RMS refuse à nouveau la version actuelle du règlement révisé** et prie le CITT d'exploiter les allègements que la loi et l'ordonnance sur les installations à câbles (LICa et OICa) offrent. Il faut éviter que les contradictions qui existent depuis 2007 entre le règlement et la répartition des rôles prévue dans la LICa ne soient pérennisées par un règlement insuffisant.*

Veuillez trouver ci-dessous les principales raisons de notre refus.

Raisons formelles

- Le contenu de la version allemande du règlement révisé et celui la version française ne sont pas identiques. D'un point de vue juridique, il s'agit d'une grosse lacune puisque des versions linguistiques différentes conduisent fatalement à des conflits d'interprétation.

Le fait que les deux versions ne se correspondent pas va à l'encontre du but recherché par le Concordat concernant les installations de transport à câbles et *skilifts* sans concession fédérale, à savoir que des faits identiques soient évalués de manière identique.
- Des formulations ouvertes (cf. p. ex. «Durée des procédures»), notamment l'usage de la forme verbale «peut» ou du conjonctif en allemand, doivent être évitées et remplacées par des dispositions contraignantes ou des délais univoques. Ce n'est qu'ainsi que le requérant sera certain de sa planification.
- La consultation a eu lieu pendant la haute saison de nos membres (en février), ce que nous considérons très maladroit. Les effets du nouveau règlement sont trop importants; il aurait fallu laisser

un plus long délai aux entreprises et opter pour une autre période de l'année afin qu'elles puissent avoir le temps d'analyser le règlement dans ses détails.

- Malgré les demandes, RMS n'a malheureusement pas été activement impliquée dans la deuxième révision du règlement. C'est avec des regrets nombreux et de la déception que nous constatons que notre proposition d'organiser une discussion avant la fin de l'année n'a été retenue ni par la direction du CITT, ni par aucun des groupes de travail constitués.

Considérations générales

Dans sa prise de position de 2017, RMS avait déjà relevé plusieurs points sur le fond du règlement. Le principal élément était la nouvelle répartition des tâches, fixée dans la LICa et l'OICa en 2007 quant au devoir de diligence: assumé entièrement par l'exploitant et en exigeant de l'organe de contrôle de mener des contrôles ponctuels axés sur les travaux risqués, le devoir de diligence ne prévoit pas d'inspections en tant que telles, mais plutôt des contrôles sur les installations. Une telle attribution des rôles n'est pas du tout mise en œuvre par le Règlement CITT.

Déçue, RMS constate que ses demandes ont été ignorées et qu'apparemment le savoir-faire acquis au fil de longues années par RMS et les exploitants relativement à la LICa et l'OICa n'est pas souhaité dans le processus d'élaboration du règlement.

Nous estimons que les points principaux suivants sont insuffisants, voire complètement laissés de côté:

- Les directives de l'OFT n'ont pas de caractère légal, pourtant le Règlement CITT les mentionne comme des textes contraignants, ce qui d'un point de vue juridique n'est ni possible, ni acceptable.
- Selon la deuxième version du règlement, les dispositions de la LICa et de l'OICa doivent être appliquées dès que possible. Le règlement exploite donc très peu le potentiel des installations cantonales de bénéficier de charges réduites, mais traite celles-là, sur le fond et sur la forme, comme des installations soumises à des concessions fédérales.
- Il est inconcevable et même insensé, au vu que des nombreux types différents d'installations cantonales, que les annexes de l'OICa et les directives de l'OFT valent également entièrement pour les installations cantonales.
- Le règlement ne présente pas clairement comment l'organe de contrôle du CITT mènera des contrôles axés sur les risques et où il effectuera ces contrôles sporadiques. De manière générale, le rôle de l'organe de contrôle doit être redéfini.
- Dans le cadre du programme de stabilisation du Conseil fédéral, des autorisations d'exploiter à durée indéterminée ont été introduites au 1^{er} janvier 2018 pour ce qui est des installations soumises à une concession fédérale. Nous avons de la peine à comprendre pourquoi il n'en a pas été de même pour les installations cantonales afin de leur éviter des charges administratives inutiles.

En résumé, nous constatons qu'ont été définies des règles bien plus dures qu'elles ne l'ont jamais été pour les installations avec concession fédérale. Nous rejetons résolument ce règlement disproportionné qui n'est pas orienté sur les risques, mais qui pourrait difficilement être supporté par de nombreux exploitants de remontées mécaniques (téléskis notamment) d'un point de vue économique.

L'impression qui ressort est que toute la branche doit subir des dispositions plus sévères à cause de quelques incidents commis par des «moutons noirs». Ce n'est pas ce que cherche la LICa, ni le concordat. Nous refusons donc fondamentalement le présent projet de règlement et demandons l'application de l'art. 1 al. 3 de la LICa, soit: *«[La présente loi] vise à ce que les installations de transport à câbles soient construites et exploitées de manière sûre pour l'homme, respectueuse de l'environnement, conforme aux dispositions de l'aménagement du territoire et de façon compétitive.»*

En tant qu'association, nous soutenons l'intention du CITT qui n'est ni de compliquer, ni de renchérir les procédures des installations cantonales. Le but principal du règlement doit être de continuer à faire en sorte que les documents à présenter, la structure, la durée et les coûts de la procédure d'autorisation diffèrent entre les installations cantonales et celles avec concession fédérale. Cet aspect a été négligé dans la version actuelle du règlement.

De plus, les spécifications techniques formulées pour la construction et l'exploitation de chaque type d'installations sont censées simplifier le respect des principales exigences de la loi. Cet aspect a lui aussi été traité insuffisamment et marginalement.

Nous rejetons en outre la réglementation des **tapis roulants**. Aucune base légale, ni délégation de compétences n'existe pour ces derniers. Le champ d'application du Concordat concernant les installations de transport par câbles et *skilifts* sans concession fédérale (RS 743.22; ci-après «concordat») regroupe les installations de transport à câbles, en particulier les téléphériques, les téléskis et les ascenseurs aménagés sur plan incliné (art. 2 al. 1). Le concordat ne s'applique donc pas – de même d'ailleurs que la LICa et l'OICa – aux autres types d'installations de transport.

L'art. 9 al. 3 ch. 1 du concordat dispose que la Conférence est chargée d'élaborer des prescriptions pour l'établissement et l'exploitation des téléphériques et téléskis visés par le concordat. Les tapis roulants et les «tapis volants» n'entrent pas en question. Selon nous, réglementer les tapis roulants dépasse les compétences attribuées. Par conséquent, toutes ces règles doivent être supprimées du Règlement CITT.

Éléments de contenu (non exhaustif):

Téléphériques et funiculaires

Utilisation en self-service, stations non occupées

- **Vitesse maximum de l'installation de 4,0 m/s**
Il n'est pas nécessaire d'inscrire une vitesse ou toute autre disposition complémentaire dans le règlement. Les installations à câbles rénovées après 2007 (y c. équipement de la ligne) doivent avoir le droit de fonctionner selon la catégorie d'installation à laquelle elles appartiennent, puisqu'elles ont été construites conformément aux dernières exigences en la matière (sabots des câbles porteurs / rayon / pinces de sécurité, guidage du câble tracteur, liberté de balancement, etc.).
- **Un système de mesure de la surcharge pour chaque véhicule doit être installé.**
Cette disposition peut être supprimée du règlement. Dans les cabines à huit places de nouvelles générations des fabricants CWA ou Gangloff, la surface par personne est de moins de 0,25 m²/personne. Les expériences montrent que ceci empêche toute surcharge.

Téléskis

Surveillance indirecte

- **Le personnel d'exploitation doit pouvoir rejoindre l'aire inoccupée rapidement.**
L'expression «rapidement» laisse une marge de manœuvre certaine qui peut s'avérer problématique pour l'entreprise, p. ex. si celle-ci croit devoir engager du personnel supplémentaire ou employer des motoneiges, des dameuses ou d'autres appareils.
- **L'espace de dégagement doit être adapté aux normes.**
Dans quelles normes l'espace de dégagement est-il défini? Cette disposition ouvre la voie à de nouvelles obligations sans pour autant clarifier les choses.

Partie II, art. 11, Réception

La troisième phrase est fautive et doit être reformulée. Par ailleurs, l'autorisation d'exploiter provisoire accordée à cause de l'indisponibilité des autorités pendant les jours fériés (période de Noël) doit être prolongée à quatre semaines au maximum. Selon la LICa et l'OICa, on ne parle plus aujourd'hui de réception, mais de contrôles sur les installations (car pas effectués systématiquement, mais axés sur les risques et lors de contrôles ponctuels).

L'autorité de surveillance cantonale peut, après consultation de l'organe de contrôle du CITT, octroyer une autorisation d'exploiter provisoire valable quatre semaines au maximum. Dans les secteurs comportant plusieurs installations cantonales soumises à autorisation, les contrôles sur les installations réceptions doivent être coordonnés et, dans l'idéal, avoir lieu le même jour.

Partie II, art. 12, Autorisation d'exploiter

La durée de validité des autorisations d'exploiter actuelles des téléskis et des petits téléskis est très courte en comparaison avec celle des grandes installations de forte capacité. Considérant la responsabilité propre de l'entreprise et la sécurité de la planification, les autorisations d'exploiter devraient être octroyées pour une plus longue période.

Nous proposons alors le complément suivant, si tant est que les autorisations d'exploiter à durée limitée soient maintenues:

Pour les installations soumises à la surveillance d'un chef technique reconnu par l'OFT, une autorisation d'exploiter peut être octroyée pour une plus longue durée.

Partie II, art. 16, Fréquence des inspections

La fréquence des inspections des entreprises pouvant compter sur un spécialiste des installations de transport à câbles au bénéfice d'un brevet fédéral et assumant la fonction de chef technique est disproportionnée. Quelques cas de «moutons noirs» ne doivent pas conduire à ce que les mesures soient trop strictes et trop chères pour tous.

Nous proposons le complément suivant, si tant est que les inspections soient maintenues:

Pour les entreprises ayant nommé comme responsable un spécialiste des installations de transport à câbles au bénéfice d'un brevet fédéral, les inspections mentionnées dans la partie II, art. 16 à l'égard des téléphériques, des funiculaires et des téléskis à câble haut et à câble bas sont effectuées en ciblant les risques et au maximum tous les quatre ans.

Pour les téléskis utilisés aussi en été, les inspections sont effectuées en visant les risques et au maximum tous les deux ans.

Conclusion:

RMS a eu connaissance des prises de position également négatives de IARM Suisse, des Remontées mécaniques des Grisons et d'autres fabricants et associations d'exploitants.


L'incompréhension exprimée à plusieurs reprises à l'égard de l'élaboration et des différentes versions du règlement doit être prise au sérieux. Le contenu et les détails de ce dernier doivent être retravaillés sous la direction d'un expert reconnu afin de répartir les rôles conformément à la LICa et l'OICa (depuis le 1^{er} janvier 2007), d'éviter tout potentiel conflit d'intérêts et d'écarter toute disposition allant à l'encontre de la pratique courante de l'organe de contrôle du CITT.


RMS se porte volontaire pour participer activement à ce travail de conception destiné à dresser un règlement acceptable de toutes parts et compatible avec le droit en vigueur. Les contenus devront être formulés avec une certaine ouverture permettant des innovations techniques et opérationnelles, plutôt que de les limiter, voire de les exclure.

RMS vous remercie de nous avoir offert la possibilité de prendre position et espère sincèrement que les remarques de la plus importante des associations nationales des exploitants de remontées mécaniques seront prises en considération.

Meilleures salutations,

Remontées Mécaniques Suisses


Alexander Bernhard
Directeur


Fritz Jost
Vice-directeur, responsable de la division Technique

Copie pour information à: comité de RMS, ast, ake

IARM Schweiz

Amt für Landwirtschaft und Geoinformation, Grabenstrasse 8, 7001 Chur

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Amt für Raumentwicklung St. Gallen, Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen

Amt für Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen

Amt für Verkehr - Stab / Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, 8090 Zürich

Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn

Amt für Volkswirtschaft, Postfach 684, FL-9490 Vaduz

Amt für Wald und Energie, Stansstaderstrasse 59, Postfach 1251, 6371 Stans

Arbeitsinspektorat des Kt. Glarus, Zwinglistrasse 6, 8750 Glarus

Bau- und Umweltdepartement, Fachstelle Hochbau & Energie, Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell

Tiefbauamt Appenzell Ausserrhoden, Kasernenstrasse 17A, 9102 Herisau

Baudepartement des Kantons Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr, Postfach 1250, 6431 Schwyz

État de Vaud, Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, Av. Université 5, 1014 Lausanne

Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Landwirtschaft, Klausenstrasse 4, 6460 Altdorf

Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Bewilligungs- und Koordinationszentrale, Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern

Service de la mobilité SMO, Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Service des Ponts et chaussées, Rue Pourtalès 13, Case postale 2856, 2001 Neuchâtel

État du Valais – DMTE, Service de la Mobilité – Section Transports, Case postale 478, 1951 Sion

Service du développement territorial, Section de la mobilité et des transports, Rue des Moulins 2, 2800 Delémont

Sezione della mobilità, Via Franco Zorzi 13, Casella postale 2170, 6501 Bellinzona

Tiefbauamt des Kantons Zug, Abteilung Verkehrstechnik + Baupolizei, Aabachstrasse 5, Postfach, 6301 Zug