



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral des transports OFT**

**Mise en œuvre des directives UE sur l'interopérabilité et sur la sécurité**

## **Projet de modification des ordonnances OCF, OARF, OPAPIF**

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

Modification du ...  
**Version 13. 9. 2012**

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

L'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

*Titre précédant l'art. 1*

## **Chapitre 1 Disposition générales**

### **Section 1 Objet, but et champ d'application**

*Art. 1a* Définitions

<sup>1</sup> Constituants d'interopérabilité: éléments d'un sous-système structurel dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire.

<sup>2</sup> Changements significatifs: projet dont l'importance pour la sécurité est grande, de par sa relation avec une innovation ou de par sa complexité.

*Titre précédant l'art. 2*

### **Section 2 Sécurité**

*Art. 2a* Examen de la sécurité par l'OFT  
(art. 17c LCdF)

L'Office fédéral des transports (OFT) examine les aspects importants pour la sécurité en fonction des risques directement sur la base de vérifications ponctuelles ou sur la base d'attestations de conformité, de rapports d'inspection d'experts ou de rapports d'évaluation de la sécurité.

RS .....

<sup>1</sup> RS 742.141.1

*Art. 5, al. 2 et 3*

<sup>2</sup> Dans des cas particuliers, il peut accorder des dérogations si le requérant atteste que l'interopérabilité n'est pas compromise dans le trafic international et dans le trafic national et:

- 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.

<sup>3</sup> Il autorise les projets sur la base des prescriptions applicables au moment de la présentation du dossier complet de demande d'approbation des plans ou d'autorisation d'exploiter, pour autant que la sécurité et l'interopérabilité n'en soient pas affectées.

*Art. 5a*                      Agrément de sécurité  
(art. 8a, al. 2, LCdF)

<sup>1</sup> La demande du gestionnaire d'infrastructure relative à l'octroi ou au renouvellement d'un agrément de sécurité doit satisfaire aux exigences énumérées à l'annexe II du règlement (UE) n° 1169/2010<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> La demande doit être présentée à l'OFT au moins quatre mois avant l'exploitation prévue.

<sup>3</sup> Si le gestionnaire d'infrastructure doit déroger aux conditions d'octroi de l'agrément de sécurité, il est tenu d'en informer l'OFT à temps, notamment lorsque le type ou l'ampleur de l'exploitation changent considérablement.

*Art. 5b*                      Certificat de sécurité  
(art. 8c, 8e LCdF)

<sup>1</sup> La demande d'une entreprise de transport ferroviaire relative à l'octroi, au renouvellement ou à l'extension d'un certificat de sécurité doit satisfaire aux exigences des annexes II et III du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Le demande d'octroi ou de renouvellement doit être présentée à l'OFT au moins trois mois avant l'exploitation prévue, la demande d'extension au moins un mois avant l'exploitation prévue.

<sup>3</sup> Si l'entreprise doit déroger aux conditions d'octroi du certificat de sécurité, elle est tenue d'en informer l'OFT à temps, notamment lorsque le type ou l'ampleur de l'exploitation changent considérablement.

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (JO L 327 du 11.12.2010, p. 13)

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11)

*Art. 5c*            Système de sécurité  
(art. 8a, al. 2 et art. 8e, al. 2, LCdF)

Le système de sécurité de l'entreprise ferroviaire doit montrer de quelle manière les prescriptions sont respectées et comment les risques inhérents à l'exploitation sont contrôlés et gérés.

*Art. 5d*            Certificats complémentaires  
(art. 8a, al. 2 et art. 8e, al. 2, LCdF)

L'entreprise ferroviaire est tenue de fournir des certificats complémentaires si le système de sécurité ne fournit pas les documents visés aux art. 5a, al. 1 ou 5b, al. 1.

*Art. 5e*            Allègements

<sup>1</sup> Une entreprise ferroviaire peut déposer une demande commune d'octroi ou de renouvellement d'un agrément de sécurité et d'un certificat de sécurité et attester en même temps que les exigences sont respectées, à condition que le certificat de sécurité soit valable uniquement pour les courses effectuées sur sa propre infrastructure.

<sup>2</sup> Les art. 5a, al. 1 et 5b, al. 1 ne sont pas applicables aux tronçons pour lesquels il n'est pas nécessaire d'accorder l'accès au réseau conformément à l'art. 1, al. 3, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> L'art. 5b, al. 1 n'est pas applicable aux utilisateurs de voies de raccordement qui circulent sur un parcours situé entre une voie de raccordement et une voie de gare qui dispose d'une protection absolue contre les prises en écharpe.

*Art. 5f*            Procédure de l'OFT

La procédure de l'OFT est définie:

- a. pour les gestionnaires d'infrastructure: selon l'annexe I du règlement (UE) n° 1169/2010<sup>5</sup>;
- b. pour les entreprises de transport ferroviaire: selon l'annexe I du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>6</sup>.

*Art. 5g*            Tronçons limitrophes

L'OFT peut reconnaître les agréments et les certificats de sécurité étrangers sur les tronçons limitrophes et pour les courses sur ceux-ci, même sans accord bilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle des agréments et certificats en question.

<sup>4</sup> RS 742.122

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (JO L 327 du 11.12.2010, p. 13)

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11)

**Art. 5h** Rapport annuel

Chaque année, les entreprises ferroviaires présentent à l'OFT, avant le 31 mai, un rapport sur sur l'année civile précédente, conformément à l'art. 9, paragraphe 4, de la directive 2004/49/CE<sup>7</sup> et à l'art. 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 352/2009<sup>8</sup>.

**Art. 5i** Répertoire des véhicules admis  
(art. 17a, al. 4 et 5, LCdF)

<sup>1</sup> L'OFT tient le répertoire des véhicules admis dans lequel peuvent être inscrites les données visées au chiffre 1 de l'annexe à la décision 2011/107/UE de la Commission du 10 février 2011<sup>9</sup>.

<sup>2</sup> Les détenteurs d'une autorisation sont tenus d'inscrire les données définies comme obligatoires au ch. I de ladite annexe.

<sup>3</sup> Les droits d'accès sont régis par le ch. 3.3 de ladite annexe.

**Art. 5j** Maintenance des wagons  
(art. 17b LCdF)

<sup>1</sup> La personne responsable de la maintenance de wagons doit être certifiée conformément au règlement (UE) n° 445/2011<sup>10</sup>. Cette disposition n'est pas applicable aux entreprises de transport ferroviaire qui répondent elles-mêmes de la maintenance de wagons et lorsque ces wagons ne circulent pas sur des tronçons interopérables.

<sup>2</sup> Quiconque a des raisons de supposer que la personne responsable ne satisfait pas aux exigences est tenue d'en informer l'organisme de certification et l'OFT. L'organisme de certification informe sans délai l'OFT des mesures qu'il a prises.

**Note :**

*Une fois la CSM Monitoring entrée en vigueur, l'article suivant devra être intégré :*

<sup>7</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, JO L 164 du 30.4.2004, p. 44; modifiée en dernier lieu par la directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009, JO L 313 du 28.11.2009, p. 65

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 108 du 29.4.2009, p.4)

<sup>9</sup> Décision de la Commission du 10 février 2011 modifiant la décision 2007/756/CE adoptant une spécification commune du registre national des véhicules, JO L 43 du 17.2.2011, p. 33

<sup>10</sup> Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22)

*Art. 5k* CSM Monitoring

Les entreprises ferroviaires et les personnes responsables de la maintenance de wagons sont soumises aux obligations de la CSM Monitoring.

*Titre précédant l'art. 6*

**Section 3 Planification, construction et exploitation**

*Art. 6, al. 3 et 5*

<sup>3</sup> L'OFT peut contrôler lui-même les documents ou les faire contrôler par des spécialistes compétents et indépendants (experts) ou encore demander au requérant des attestations et des rapports d'inspection établis par des experts.

<sup>5</sup> *abrogé*

*Art. 6a* Véhicules (cahier des charges et esquisse de type)

Avant et pendant la phase de construction du véhicule, le requérant peut demander de son propre chef à l'OFT des décisions incidentes susceptibles de recours concernant:

- a. le cahier des charges et l'esquisse de type;
- b. d'autres aspects du véhicule dont peut dépendre l'autorisation ultérieure.

*Art. 7* Homologation de série  
(art. 18x LCdF)

<sup>1</sup> Une homologation de série conformément à l'art. 18x LCdF peut être demandée si elle simplifie des procédures d'autorisation.

<sup>2</sup> Si, dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans ou d'octroi d'une autorisation d'exploiter, le requérant dispose des homologations de série pour l'objet ou des parties de l'objet de la demande et qu'il en déclare la conformité de type, l'OFT part du principe que la partie homologuée de l'objet de la demande satisfait aux exigences en vigueur au moment de l'octroi de l'homologation de série.

<sup>3</sup> Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans ou d'octroi d'une autorisation d'exploiter, le requérant doit démontrer que l'homologation de série satisfait aux exigences de l'exploitation prévue ou aux conditions d'emploi prévues.

<sup>4</sup> La déclaration de conformité de véhicules prévus pour être utilisés dans le domaine interopérable (art. 15a, al. 1) est définie selon l'art. 26, paragraphe 5, de la directive 2008/57/CE<sup>11</sup>.

11 Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

*Art. 8*            Autorisation d'exploiter  
(art. 18w LCdF)

<sup>1</sup> Lors de l'approbation des plans ou de l'homologation de type, l'OFT décide si une autorisation d'exploiter est nécessaire pour mettre en service une installation ferroviaire. Une autorisation d'exploiter est notamment requise lors de changements significatifs.

<sup>2</sup> Une autorisation d'exploiter est requise pour les véhicules neufs ou sujets à des changements significatifs.

<sup>3</sup> Si une autorisation d'exploiter est requise, l'entreprise ferroviaire doit présenter à l'OFT un dossier de sécurité conformément à l'art. 8a.

<sup>4</sup> L'OFT octroie l'autorisation d'exploiter lorsque le dossier de sécurité a été examiné selon l'art. 8a, al. 2, et que les autres charges prévues par l'approbation des plans ou l'homologation de type sont remplies.

<sup>5</sup> Si aucune autorisation d'exploiter n'est requise, l'OFT peut en tout temps inspecter lui-même l'installation ou le véhicule pour s'assurer du respect des charges, confier cette tâche à un expert ou demander à l'entreprise ferroviaire de fournir une confirmation.

<sup>6</sup> L'entreprise ferroviaire met gratuitement à la disposition des organismes de contrôle le personnel nécessaire à l'examen et aux essais, ainsi que le matériel et les plans; elle leur fournit tous les renseignements utiles.

<sup>7</sup> L'OFT édicte des directives sur le type, les caractéristiques, le contenu et le nombre de documents à présenter pour les installations ferroviaires.

*Art. 8a, titre et al. 4*    Dossier de sécurité  
(art. 18w, al. 2, LCdF)

<sup>4</sup> Pour les projets qui ont une grande importance pour la sécurité, il demande en règle générale que des examens soient effectués par des experts.

*Art. 8b*            Rapport de sécurité

<sup>1</sup> Un rapport de sécurité est requis pour tous les projets soumis à une approbation de plans ou à une autorisation d'exploiter ainsi que pour tous les autres changements significatifs du système ferroviaire.

<sup>2</sup> Le rapport de sécurité repose sur une analyse de sécurité qui détermine les risques qu'un projet peut présenter pour la construction et l'exploitation; cela étant, il y a lieu de tenir compte de tous les aspects déterminants pour la sécurité du véhicule, le cas échéant de l'installation ferroviaire et de son environnement.

<sup>3</sup> Le rapport de sécurité indique les mesures qui permettent de remédier aux risques, d'assurer que le projet satisfera aux prescriptions et d'établir le dossier de sécurité (art. 8a).

**Art. 8c** Changements significatifs

<sup>1</sup> Lors de changements significatifs, l'entreprise ferroviaire réalise le processus de gestion des risques conformément à l'annexe I du règlement (CE) n° 352/2009<sup>12</sup>.

<sup>2</sup> Il incombe à un service (organisme d'évaluation MSC) reconnu par l'OFT et qui satisfait au moins aux exigences de l'annexe II du règlement (CE) n° 352/2009 d'évaluer l'application réglementaire du processus de gestion des risques et ses résultats ainsi que de rédiger un rapport d'évaluation de la sécurité.

**Art. 8d** Vérification par l'OFT

<sup>1</sup> L'OFT vérifie le rapport d'évaluation de la sécurité ou le rapport de sécurité par sondages en fonction des risques.

<sup>2</sup> A cet effet, l'entreprise ferroviaire présente à l'OFT, dans le cadre de la demande d'autorisation, son rapport de sécurité et, le cas échéant, le rapport d'évaluation de la sécurité.

**Art. 12, al. 2, 1<sup>re</sup> phrase**

Elles mettent les prescriptions d'exploitation à disposition de l'OFT en temps utile, en règle générale trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue, à titre de base en vue de son activité de surveillance.

**Titre précédant l'art. 15a****Chapitre 1a Interopérabilité****Section 1 Disposition générales****Art. 15a** Champ d'application  
(art. 23b LCdF)

<sup>1</sup> Les dispositions du présent chapitre et de la section 7a du chapitre 4 de la LCdF sont applicables à la construction, aux modifications, aux mesures de renouvellement et à l'exploitation des tronçons à voie normale ainsi qu'aux véhicules utilisés sur lesdits tronçons.

<sup>2</sup> Font exception les tronçons énumérés à l'annexe 5, les véhicules qui y sont utilisés exclusivement et les véhicules de service.

<sup>3</sup> Pour les tronçons à voie normale non énumérés à l'annexe 6, il suffit d'attester le respect des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) dans la mesure nécessaire pour garantir la circulation de véhicules qui y satisfont. L'OFT règle les détails dans une directive.

<sup>12</sup> Règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 108 du 29.4.2009, p. 4)

<sup>4</sup> Si l'interopérabilité l'exige, l'OFT peut définir à partir de quand quels tronçons et quels véhicules doivent satisfaire à certaines exigences des STI.

*Art. 15b* Exigences essentielles,  
dispositions d'exécution techniques  
(art. 23f, al. 1, LCdF)

<sup>1</sup> Les exigences essentielles auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris leurs interfaces sont définies à l'annexe III de la directive 2008/57/CE<sup>13</sup>.

<sup>2</sup> Les STI énumérées à l'annexe 7 sont considérées comme des dispositions d'exécution techniques.

*Art. 15c* Dispositions complémentaires

Les dispositions de l'OCF sont applicables lorsque le système ferroviaire, des sous-systèmes ou des constituants d'interopérabilité ne sont pas soumis aux STI, dans des cas spéciaux ou lors de dérogations aux STI.

*Art. 15d* Constructions nouvelles  
(art. 23c, al. 1, LCdF)

Les sous-systèmes des domaines de l'infrastructure, de l'énergie, du contrôle-commande, de la signalisation et des véhicules (sous-systèmes de nature structurelle conformément à l'annexe II de la directive 2008/57/CE) ne peuvent être mis en exploitation que si l'OFT a délivré une autorisation d'exploiter le véhicule ou l'infrastructure dont ils font partie.

*Art. 15e* Modifications  
(art. 23d LCdF)

La modification d'un sous-système de nature structurelle requiert une autorisation d'exploiter notamment lors de changements significatifs et lors de rééquipements touchant les tronçons énumérés à l'annexe 6.

*Art. 15f* Dérogations aux STI  
(art. 23f, al. 3, LCdF)

<sup>1</sup> Les constructions nouvelles, les renouvellements et les modifications sont soumises aux STI s'il n'y a pas de raison de déroger à celles-ci conformément à l'art. 9 de la directive 2008/57/CE<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

<sup>14</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du

<sup>2</sup> Sur demande, l'OFT peut admettre des dérogations à certaines exigences des STI dans les cas visés à l'art. 9, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE.

<sup>3</sup> La demande comprend les documents visés à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE.

<sup>4</sup> S'agissant des véhicules, l'OFT peut aussi admettre des dérogations aux STI qui n'ont pas trait à l'interopérabilité si le requérant fournit l'attestation conformément à l'art. 5, al. 2.

*Art. 15g*            Registre de l'infrastructure  
(art. 23/ LCdF)

<sup>1</sup> L'OFT tient un registre des informations requises pour la circulation sur l'infrastructure et qui saitsfait aux exigences de l'annexe à la décision d'exécution 2011/633/UE<sup>15</sup> (registre de l'infrastructure).

<sup>2</sup> Les gestionnaires d'infrastructure sont tenus d'inscrire dans le registre de l'infrastructure les indications requises pour l'accès au réseau.

<sup>3</sup> L'OFT règle les détails dans une directive. Il peut déléguer des activités liées au registre de l'infrastructure à des tiers.

*Art. 15h*            Registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés

<sup>1</sup> L'OFT fournit au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés les données visées à l'annexe II de la décision d'exécution 2011/665/EU<sup>16</sup>, et ce, dans les délais indiqués à l'annexe I de ladite décision d'exécution.

<sup>2</sup> Le registre est accessible aux autorités sécuritaires nationales et à l'Agence ferroviaire européenne; il est accessible au public uniquement après que celle-ci a validé les données.

## **Section 2      Autorisation d'exploiter**

*Art. 15i*            Attestations requises  
(art. 23c, al. 4, LCdF)

L'entreprise ferroviaire joint les documents suivants à sa demande d'octroi d'autorisation d'exploiter:

- a. le dossier de sécurité;
- b. les documents attestant le respect des exigences essentielles, des STI et des autres prescriptions déterminantes.

18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

<sup>15</sup> Décision d'exécution de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire, JO L 256 du 1. 10. 2011, p. 1.

<sup>16</sup> Décision d'exécution de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés, JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

*Art. 15j* Dossier de sécurité  
(art. 23c, al. 2, LCdF)

<sup>1</sup> Pour attester la sécurité du projet et sa conformité aux prescriptions, l'entreprise ferroviaire fournit:

- a. les attestations de conformité;
- b. les rapports d'inspection des experts;
- c. les attestations selon lesquelles la réalisation du projet est conforme aux prescriptions.

<sup>2</sup> L'OFT peut exiger d'autres documents pour attester le respect des prescriptions, déterminantes ou non pour la sécurité.

*Art. 15k* Attestations de conformité concernant les STI  
(art. 23j, al. 1, LCdF)

<sup>1</sup> Une attestation de conformité établie par un organisme d'évaluation de la conformité est requise pour:

- a. tout constituant d'interopérabilité;
- b. tout sous-système de nature structurelle.

<sup>2</sup> L'attestation de conformité doit attester que les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes ainsi que leurs interfaces satisfont aux exigences essentielles, dans la mesure où celles-ci sont concrétisées dans des STI.

<sup>3</sup> Sur les tronçons à voie normale non énumérés à l'annexe 6, la conformité aux dispositions applicables des STI peut être attestée des organismes notifiés ou par des organismes de contrôle indépendants reconnus aptes à attester la conformité aux prescriptions nationales notifiées.

*Art. 15l* Attestations de conformité concernant les prescriptions nationales notifiées

<sup>1</sup> Une attestation de conformité établie par un organisme reconnu par l'OFT (organisme désigné) est requise pour tout sous-système de nature structurelle.

<sup>2</sup> Elle atteste que le sous-système et ses interfaces satisfont aux exigences essentielles, dans la mesure où celles-ci sont concrétisées dans des prescriptions nationales notifiées.

*Art. 15m* Rapports d'inspection d'experts

<sup>1</sup> Un rapport d'inspection d'un expert reconnu est requis au moins pour attester:

- a. la sécurité et la conformité aux prescriptions des sous-systèmes et de leurs interfaces, si ladite sécurité et ladite conformité ne font l'objet de spécifications ni dans les STI ni dans les prescriptions nationales notifiées mais dans d'autres prescriptions nationales et si les conditions de l'art. 8a, al. 4, sont remplies;

- b. la compatibilité technique du sous-système, si celle-ci ne fait l'objet de spécifications ni dans les STI ni dans les prescriptions nationales notifiées;
- c. l'intégration sûre du sous-système au système global, si celle-ci ne fait l'objet de spécifications ni dans les STI ni dans les prescriptions nationales notifiées.

<sup>2</sup>L'OFT peut exiger des rapports d'inspection d'experts supplémentaires si l'évaluation indépendante d'un expert semble nécessaire pour attester la sécurité.

*Art. 15n*          Attestation de l'exécution conforme aux prescriptions et aux décisions

<sup>1</sup>Le requérant est tenu d'attester, en présentant à cet effet les déclarations adéquates à l'autorité d'approbation, que l'objet de la demande:

- a. a été réalisé conformément aux prescriptions et aux dispositions de la décision de l'OFT, et
- b. peut être exploité en toute sécurité.

<sup>2</sup>Il est tenu d'attester, en présentant à cet effet les déclarations de conformité des fabricants à l'autorité d'approbation, que les éléments suivants sont conformes aux prescriptions:

- a. sous-systèmes de nature structurelle conformément à l'annexe II, ch. 1, let. a de la directive 2008/57/CE<sup>17</sup>;
- b. constituants d'interopérabilité.

*Art. 15o*          Reconnaissance d'autorisations étrangères

<sup>1</sup>Les véhicules admis par une autorité étrangère en vue de la circulation sur des tronçons interopérables ne requièrent pas d'autorisation d'exploiter s'ils sont intégralement spécifiés dans les STI.

<sup>2</sup>Pour les véhicules soumis à des dispositions nationales complémentaires, le respect des STI et des exigences nationales correspondantes n'est pas vérifié dans la mesure où il découle de l'autorisation d'exploiter étrangère.

*Art. 15p*          Vérifications de l'autorité d'approbation

<sup>1</sup>L'autorité d'approbation vérifie si tous les documents nécessaires au dossier de sécurité ont été présentés. Elle vérifie en particulier:

- a. si les attestations certifiant que l'objet de la demande d'approbation et ses interfaces respectent les exigences essentielles, y compris toutes les STI et les prescriptions complémentaires nationales, sont présentées;

<sup>17</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1er mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

- b. si la conformité aux prescriptions et la sécurité du système global est intégralement attestée.

<sup>2</sup> Si le dossier de sécurité de l'objet de la demande n'atteste pas entièrement la conformité aux prescriptions ou la sécurité du système global, l'autorité d'approbation exige qu'il soit complété. Elle peut notamment demander des rapports complémentaires d'experts.

<sup>3</sup> L'autorité d'approbation vérifie le dossier de sécurité par sondage en fonction des risques. Elle vérifie en particulier:

- a. les rapports d'inspection d'experts;
- b. la sécurité de l'intégration de l'objet de la demande dans le système global.

## **Chapitre 1b Organismes de contrôle indépendants**

### **Section 1 Organismes notifiés**

#### *Art. 15q* Exigences

<sup>1</sup> Pour le domaine considéré, les organismes notifiés sont tenus:

- a. d'être accrédités conformément à l'ordonnance du 17 juin 1996 sur l'accréditation et la désignation<sup>18</sup> et de justifier d'une assurance contre les effets de la responsabilité civile, ou
- b. d'être reconnus par la Suisse dans le cadre d'un accord international et de justifier d'une assurance valable en Suisse contre les effets de la responsabilité civile.

#### *Art. 15r* Droits et obligations

<sup>1</sup> Les organismes notifiés ont les droits et les obligations prévus à l'annexe VI de la directive 2008/57/CE<sup>19</sup>, dans les STI et dans la décision 2010/713/UE<sup>20</sup>.

<sup>2</sup> Dans les cas explicitement prévus, ils informent immédiatement l'OFT de la restriction, de la suspension, de la suppression et du refus d'octroi d'attestations de conformité et, le cas échéant, de la mise en circulation de constituants d'interopérabilité ou de sous-systèmes non conformes.

<sup>18</sup> **RS 946.512**

<sup>19</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

<sup>20</sup> Décision 2010/713 de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 319 du 4.12.2010)

*Art. 15s* Evaluation de la conformité

<sup>1</sup> L'évaluation de la conformité est régie par l'art. 13 de la directive 2008/57/CE<sup>21</sup>, par les STI et par l'art. 5 et l'annexe I de la décision 2010/713/UE<sup>22</sup>.

<sup>2</sup> L'évaluation de la conformité de sous-systèmes est régie par l'art. 18 et l'annexe VI de la directive 2008/57/CE, par les STI et par l'art. 6 et l'annexe I de la décision 2010/713/EU.

## **Section 2 Organismes d'évaluation MSC, organismes désignés et experts**

*Art. 15t* Exigences pour le domaine spécialisé

<sup>1</sup> Les organismes d'évaluation MSC, les organismes désignés et les experts doivent disposer de connaissances spécialisées et d'expérience à la hauteur de la complexité du projet et de son importance pour la sécurité.

<sup>2</sup> Ils doivent justifier d'une formation appropriée et avoir réalisé ou examiné des objets comparables à l'objet examiné.

*Art. 15u* Indépendance

<sup>1</sup> Les organismes visés à l'art. 15t ne doivent pas être intervenus dans le cadre d'autres fonctions relatives à l'objet à examiner.

<sup>2</sup> Ils doivent être indépendants dans leur processus de décision. Ils ne doivent notamment pas être soumis à des instructions et leur rétribution ne doit pas dépendre du résultat.

*Art. 15v* Reconnaissance

<sup>1</sup> Les organismes désignés qui attestent la conformité aux prescriptions nationales notifiées (art. 15l) doivent être reconnus par l'OFT comme étant aptes à effectuer cette tâche.

<sup>2</sup> Les organismes d'évaluation MSC (art. 8c, al. 2) et les experts (art. 15m) peuvent demander à être reconnus dans ce but par l'OFT.

<sup>3</sup> La reconnaissance sert à constater que l'organisme dispose en principe des compétences spécialisées requises pour les domaines sur lesquelles elle porte.

<sup>21</sup> Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p.1); modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2011 (JO L 57 du 2.3.2011, p. 21)

<sup>22</sup> Décision 2010/713 de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 319 du 4.12.2010).

<sup>4</sup> A condition d'en faire la demande, un organisme visé à l'art. 15t est reconnu par l'OFT dans des domaines que celui-ci a déterminés.

<sup>5</sup> La reconnaissance est valable pour 10 ans au plus. Elle est renouvelable aux conditions de son octroi.

<sup>6</sup> L'OFT révoque la reconnaissance si les conditions de son octroi ne sont plus remplies.

<sup>7</sup> Il édicte des directives sur la consultation des organismes visés à l'art. 15t. Ces directives règlent notamment dans quelle mesure il est nécessaire qu'un second regard vérifie et confirme le respect des dispositions, et dans quelle mesure des attestations de conformité visées à l'art. 15l ou des rapports d'inspection d'experts visés à l'art. 15m sont requis dans ce but.

<sup>8</sup> Il publie une liste des organismes et des domaines dans lesquels ils ont été reconnus.

#### *Art. 15w*          Personnes morales

L'OFT peut reconnaître des personnes morales comme organismes d'évaluation MSC, organismes désignés ou experts si celles-ci emploient une personne compétente et satisfont aux autres exigences.

#### *Art. 15x*          Responsabilité civile et assurance

<sup>1</sup> Les organismes visés à l'art. 15t doivent être assurés contre les effets de la responsabilité civile.

<sup>2</sup> Le mandant et l'organisme de contrôle conviennent de l'étendue de la responsabilité civile et de l'assurance ad hoc.

<sup>3</sup> Ils ne doivent pas restreindre de manière disproportionnée la responsabilité de l'organisme de contrôle quant aux rapports qu'il rédige.

#### *Art. 15y*          Vérifications

L'OFT vérifie pour chaque projet:

- a. si les organismes non reconnus visés à l'art. 15t disposent de la compétence spécialisée requise;
- b. si les organismes reconnus visés à l'art. 15t sont reconnus pour accomplir le mandat en question;
- c. si l'indépendance est garantie, et
- d. si le rapport d'évaluation de la sécurité, l'attestation de la conformité ou le rapport d'inspection d'experts répondent aux exigences et ce, par sondages en fonction des risques.

*Art. 83* Disposition transitoire

Les véhicules mis en service en Suisse avant le 1<sup>er</sup> janvier 1999 sont considérés comme homologués et sont inscrits au registre visé à l'art. 5i.

*Art. 83a* Dispositions transitoires de la modification du ...

<sup>1</sup> Un agrément de sécurité est obligatoire dès le 1<sup>er</sup> juillet 2014 pour tous les gestionnaires d'infrastructure qui exploitent des tronçons à voie normale et dès le 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour tous les gestionnaires d'infrastructure qui exploitent uniquement des tronçons à voie étroite.

<sup>2</sup> Les certificats de sécurité octroyés selon le droit en vigueur restent valables jusqu'à expiration de leur validité.

<sup>3</sup> Un certificat de sécurité conformément à l'art. 5b est obligatoire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour toutes les entreprises de transport ferroviaire qui utilisent des tronçons à voie normale et dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour toutes les entreprises de transport ferroviaire qui utilisent uniquement des tronçons à voie étroite.

<sup>4</sup> Il y a lieu de présenter le premier des rapports visés à l'art. 5h lorsqu'il porte pour la première fois sur une année civile complète après l'octroi du certificat ou de l'agrément de sécurité.

<sup>5</sup> La première phrase de l'art. 5j, al. 1, est applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014 aux wagons utilisés exclusivement en Suisse. La reconnaissance d'entités non certifiées chargées de l'entretien de wagons est définie selon l'art. 12 du règlement (UE) n° 445/2011<sup>23</sup>.

<sup>6</sup> Les demandes relatives à des projets qui se trouvent à un stade de développement avancé le 1<sup>er</sup> juillet 2013 et qui sont présentées avant le 31 décembre 2014 sont évaluées, sur demande, conformément aux dispositions en vigueur jusqu'au 30 juin 2013, dans la mesure où la sécurité et l'interopérabilité ne s'y opposent pas.

<sup>7</sup> Les véhicules à voie normale peuvent être homologués jusqu'au 31 décembre 2017 conformément aux prescriptions applicables hors du champ d'application de l'interopérabilité.

<sup>8</sup> Le registre de l'infrastructure visé à l'art. 15g doit être élaboré pour le 31 décembre 2014; les gestionnaires d'infrastructure y inscrivent les données requises avant le 15 mars 2015.

<sup>9</sup> L'OFT peut reconnaître des attestations de conformité visées à l'art. 15k, établies par des organismes étrangers d'évaluation de la conformité avant l'entrée en vigueur d'accords ad hoc.

<sup>10</sup> Les attestations de conformité qui font l'objet de prescriptions notifiées conformément à l'art. 15l peuvent être établies jusqu'au 31 décembre 2014 par des organismes de contrôle indépendants, reconnus ou non.

<sup>23</sup> Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22)

<sup>11</sup> Dans des cas motivés et jusqu'au 31 décembre 2014, l'OFT peut renoncer sur demande à un rapport d'inspection d'experts conformément à l'art. 15m et vérifier lui-même, par sondages en fonction des risques, une attestation de fabricant à condition qu'il dispose de la compétence spécialisée requise et des ressources nécessaires et qu'il ne concurrence aucun expert reconnu.

<sup>12</sup> L'OFT communique d'ici au 31 décembre 2016 à la Commission européenne les exigences nationales qui devraient être traitées comme des cas spéciaux dans les STI et qui requièrent des dispositions dérogatoires au niveau national.

## II

Les nouvelles annexes 5 à 7 sont ajoutées à la présente ordonnance conformément au texte ci-joint.

## III

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

... Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf  
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

**Tronçons à voie normale exceptés du champ d'application de l'interopérabilité:**

*Renens VD – Lausanne Flon*

*Chavornay – Orbe*

*Fleurier – St-Sulpice*

*Worblaufen – Deisswil*

*Worblaufen – Zollikofen*

*Horw – Eichwald (Abzw)*

*Eichwald (Abzw) – Luzern*

*Eichwald (Abzw) – Kupferhammer*

*Sursee – Triengen-Winikon*

*Emmenbrücke-Hübeli (Abzw) – Hochdorf*

*Hochdorf – Beinwil am See*

*Beinwil am See – Lenzburg*

*Wohlen – Bremgarten West*

*Zürich Selnau-Zürich Giesshübel (Abzw) – Uetliberg*

*Etzwilen-Ramsen – Grenze (-Singen)*

*Chur – Domat/Ems*

*Rohrschach (exkl.) – Heiden*

*Arth-Goldau – Rigi - Vitznau*

*Annexe 6*  
(art. 15a, al. 3)

**Tronçons à voie normale intégralement soumis au champ  
d'application de l'interopérabilité:**

**STI:**

*Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «**contrôle-commande et signalisation**» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 51 du 23 février 2012, p. 1)*

*Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «**applications télématiques au service des voyageurs**» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 123 du 12 mai 2011, p. 11)*

*Décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux **personnes à mobilité réduite** dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (JO L 64 du 7 mars 2008, p. 72)*

*Décision 2008/163/CE de la Commission du 20 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la **sécurité dans les tunnels** ferroviaires du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (JO L 64 du 7 mars 2008, p. 1)*

*Décision 2011/314/UE de la Commission du 12 mai 2011 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «**Exploitation et gestion du trafic**» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 144 du 31 mai 2011, p. 1)*

*Décision 2011/291/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» – «**Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers**» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 139 du 26 mai 2011, p. 1)*

*Décision 2011/275/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «**infrastructure**» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 126 du 14 mai 2011, p. 53)*

*Décision 2011/274/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «**énergie**» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 126 du 14 mai 2011, p. 1)*

*Décision 2011/229/UE de la Commission du 4 avril 2011 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «**matériel roulant – bruit**» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 99 du 13 avril 2011, p. 1)*

*Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système **Applications télématiques au service du fret** du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 13 du 18 janvier 2006, p. 1), **modifié par le règlement (UE) de la Commission du 17 avril 2012 (JO L 106 du 18 avril 2012, p.14)***

*Décision 2006/861/CE de la Commission du 28 juillet 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système **Matériel roulant** — **wagons** pour le fret du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 344 du 8 décembre 2006, p. 1), modifié en dernier lieu par la décision 2009/107/CE de la Commission du 23 janvier 2009 modifiant les décisions 2006/861/CE et 2006/920/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant des sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 45 du 14 février 2009, p. 1)*

# Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

Modification du ...

**Version 7. 9. 2012**

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*arrête:*

I

L'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

*Dans toute l'ordonnance, les chapitres deviennent des sections et le terme «utilisateur du réseau» est remplacé par «entreprise de transport ferroviaire».*

*Art. 1*           Objet et champ d'application

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit l'utilisation des infrastructures ferroviaires par les entreprises de transport ferroviaires (accès au réseau).

<sup>2</sup> L'infrastructure ferroviaire est exploitée sur la base d'une concession ou d'une convention internationale.

<sup>3</sup> Il n'y a pas lieu d'accorder l'accès au réseau sur:

- a. les chemins de fer uniquement à crémaillère;
- b. les lignes dont les caractéristiques excluent l'utilisation par d'autres entreprises.
- c. les équipements qu'une entreprise ferroviaire exploite à seules fins d'entretien de ses véhicules.

*Art. 2*

*abrogé*

*Titre précédant l'art. 3*

RS .....

<sup>1</sup>   **RS** 742.122

2009-.....

## Section 2            Accès au réseau pour les entreprises suisses

*Art. 3*            Autorisation d'accès au réseau  
(art. 8c et 8d LCdF)

<sup>1</sup> L'entreprise de transport ferroviaire doit présenter sa demande d'autorisation d'accès au réseau à l'Office fédéral des transports (OFT) au moins trois mois avant l'ouverture prévue de l'exploitation.

<sup>2</sup> L'OFT peut restreindre l'autorisation d'accès au réseau à certains types de transports ou à certains tronçons.

*Art. 4*            Capacité professionnelle  
(art. 8d, al. 1, let. a, LCDF)

L'entreprise de transport ferroviaire doit attester de sa capacité professionnelle de garantir une exploitation sûre et fiable (art. 8d, al. 1, let. a, LCDF) dans le cadre de l'octroi du certificat de sécurité.

*Art. 5*            Capacité financière, couverture d'assurance  
(art. 8d, al. 1, let. b, LCDF)

<sup>1</sup> L'entreprise de transport ferroviaire est financièrement saine lorsque ses indications laissent supposer qu'elle est à même de remplir pendant au moins un an ses obligations financières. Si la condition n'est pas remplie et si un assainissement financier est en cours, l'OFT peut octroyer une autorisation provisoire pour une période maximale de six mois. Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies en annexe.

<sup>2</sup> La couverture d'assurance de l'entreprise est suffisante lorsque celle-ci atteste qu'elle est assurée contre les conséquences de la responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre ou lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes. Le contrat d'assurance doit contenir la disposition suivante: s'il arrive à échéance avant la date indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir malgré tout les prétentions en dommages et intérêts jusqu'au moment du retrait de l'autorisation selon les dispositions du contrat, mais au plus tard pendant les quinze jours à compter de la date à partir de laquelle l'OFT a été informé de la fin du contrat. Est réputé jour du retrait celui où la décision de retrait est entrée en force.

*Art. 6*            Honorabilité des responsables de la gestion  
(art. 8d, al.1, let. c, LCDF)

<sup>1</sup> Au cours des dix dernières années qui précèdent la demande, l'entreprise de transport ferroviaire et les personnes chargées de sa gestion ne doivent pas avoir été condamnées pour:

- a. un crime;

- b. des infractions graves ou réitérées aux prescriptions applicables dans la branche en ce qui concerne la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos;
- c. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions sur la circulation des trains, ou
- d. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives au régime douanier.

<sup>2</sup> Aucun acte de défaut de biens ne doit exister à l'encontre de l'entreprise requérante ou des personnes chargées de sa gestion.

*Art. 7* Prescriptions du droit du travail, conditions de travail de la branche  
(art. 8d, al. 1, let. d, LCDF)

L'entreprise de transport ferroviaire atteste qu'elle respecte les dispositions du droit du travail et les conditions de travail habituelles de la branche en présentant son contrat collectif de travail. A défaut de contrat collectif de travail, elle fournit à l'OFT au moins des indications sur les salaires, sur le temps de travail hebdomadaire et sur le droit aux vacances.

*Art. 8* Siège en Suisse  
(art. 8d, al. 1, let. e, LCDF)

L'entreprise de transport ferroviaire doit être inscrite au registre du commerce.

*Art. 8a* Vérification par l'autorité d'approbation

L'OFT vérifie si l'entreprise de transport ferroviaire a attesté qu'elle remplit les exigences énumérées aux art. 5 à 8 en vue de l'octroi ou du renouvellement de l'autorisation d'accès au réseau.

*Art. 9*

Pour les courses sur des tronçons limitrophes, les autorisations étrangères d'accès au réseau peuvent être reconnues même sans accord bilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle d'autorisations d'accès au réseau.

*Art. 10, al. 3*

*abrogé*

*Art. 10a* Accès aux formations  
(art. 9a, al. 1, LCDF)

Quiconque forme du personnel à des activités déterminantes pour la sécurité (art. 3 OASF<sup>2</sup>) ou lui fait passer des examens accorde à chaque personne l'accès aux

<sup>2</sup> Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, RS 742.141.2.

formations et aux examens en question, et ce, à un prix approprié et non discriminatoire, qui est défini en fonction des coûts et qui peut comprendre une marge bénéficiaire.

*Art. 11b, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Lorsqu'une fermeture de tronçon a été ordonnée à temps, l'OFT règle dans une directive la répartition des coûts supplémentaires entre l'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure. Pour ce faire, il tient compte des avantages et des inconvénients qui résultent de la fermeture pour les deux entreprises.

*Art. 17*            Utilisation de la propre infrastructure

Lorsqu'une entreprise utilise sa propre infrastructure, elle est tenue de fournir au préalable à l'OFT les indications prévues par l'art. 15, al. 2, let. d à g et j.

*Art. 19a, al. 2, let. d*

<sup>2</sup> Le coefficient lié à la qualité de chaque sillon multiplie le prix de base par:

- d. 0,6 pour les sillons impliquant un temps de parcours total dépassant d'au moins 15 minutes le temps de parcours du sillon le plus rapide et pour les sillons avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires (catégorie D).

*Art. 19c, al. 1*

*Ne concerne que le texte italien*

*Art. 20, al. 6*

<sup>6</sup> Les al. 1<sup>bis</sup> à 3 et 5 sont applicables par analogie aux transports soumis à autorisation fédérale.

*Art. 22*

*Ne concerne que le texte italien*

*Art. 24, al. 1*

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure peut vérifier par des contrôles l'application des prescriptions par les entreprises de transport ferroviaire. A moins de soupçons objectivement fondés, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.

*Art. 29a*            Disposition transitoire de la modification du ...

<sup>1</sup> Les autorisations d'accès au réseau octroyées conformément au droit en vigueur restent valables jusqu'à leur expiration.

<sup>2</sup> Une autorisation d'accès au réseau est obligatoire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour toute entreprise de transport ferroviaire qui utilise des tronçons à voie normale.

<sup>3</sup> Une autorisation d'accès au réseau est obligatoire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour toute entreprise de transport ferroviaire qui utilise exclusivement des tronçons à voie étroite.

## II

<sup>1</sup> L'annexe 1 est modifiée conformément au texte ci-joint.

<sup>2</sup> L'annexe 2 est abrogée.

## III

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf  
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

*Annexe*  
(art. 5)

## **Indications sur la capacité financière**

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise ou, pour les entreprises qui ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

- a. crédits et prêts alloués et liquidités;
- b. fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
- c. capital propre, capital étranger supportant les risques, capital étranger à long terme, capital étranger à court terme (dettes);
- d. réserves ouvertes et latentes;
- e. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
- f. autres charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
- g. recettes assurées.

2. Le requérant ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.

3. L'OFT peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, un commissaire aux comptes ou un expert comptable. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux points visés au ch. 1.

4. Si les engagements financiers dépassent les liquidités et les recettes disponibles à l'intérieur du pays, l'OFT peut exiger une garantie bancaire ou la caution d'une entreprise suisse solvable.

# **Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)**

Modification du ...

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*arrête:*

I

L'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 3*          Demande d'approbation des plans

<sup>1</sup> La demande d'approbation des plans doit fournir toutes les indications nécessaires à l'évaluation du projet.

<sup>2</sup> Pour tout projet, il y a lieu de fournir les documents suivants:

- a.          demande d'approbation des plans;
- b.          condensé du projet;
- c.          rapport technique;
- d.          rapport d'exploitation;
- e.          plan d'ensemble;
- f.          plans de situation;
- g.          profils en long;
- h.          profils normaux et profils en travers caractéristiques;
- i.          profils d'espace libre déterminants;
- j.          conventions d'utilisation et bases de projet des ouvrages de génie civil;
- k.          plans, schémas, dessins, conceptions et rapports concernant les installations électriques qui servent à l'exploitation ferroviaire, qui sont situées à proximité de l'installation ferroviaire ou qui la croisent;

<sup>1</sup>    **RS 742.142.1**

l. demandes de dérogation aux prescriptions (art. 5 OCF<sup>2</sup>);

- m. rapports de sécurité;
- n. rapports d'évaluation de la sécurité;
- o. rapports d'inspection d'experts et rapports afférents relatifs à la mise en œuvre des résultats des inspections;
- p. rapport environnemental (pour les projets non soumis au régime de l'EIE);
- q. rapport d'impact environnemental (pour les projets soumis au régime de l'EIE);
- r. données sur le besoin de terrains et de droits réels, sur les moyens prévus pour les acquérir et sur l'état d'avancement des négociations d'acquisition des terrains et des droits;
- s. propositions éventuelles concernant les procédures de remembrement prévues;
- t. plan de piquetage.

<sup>3</sup> Pour les projets sur des tronçons partiellement interopérables (art. 15a, al. 3, OCF), il y a lieu de fournir, en sus des documents énumérés à l'al. 2:

- a. tous les documents présentés pour contrôle aux organismes notifiés et qui ne font pas déjà partie des documents énumérés à l'al. 2;
- b. lorsqu'un organisme notifié est impliqué (art. 15k, al. 3, OCF): les déclarations «CE» de conformité intermédiaire et d'aptitude à l'emploi, toutes les attestations et rapports établis par les organismes notifiés concernant la planification du projet jusqu'à la demande, si ces documents ne font pas déjà partie de ceux énumérés à l'al. 2.
- c. si aucun organisme notifié (art. 15k, al. 3, OCF) n'est impliqué: toutes les attestations et rapports établis par les organismes notifiés concernant la planification du projet jusqu'à la demande, si ces documents ne font pas déjà partie de ceux énumérés à l'al. 2.
- d. le cas échéant, les demandes de dérogation aux STI (art. 15f OCF).

<sup>4</sup> Pour les projets sur les tronçons intégralement interopérables (art. 15a, al. 1, OCF), il y a lieu de fournir, en sus des documents énumérés à l'al. 2:

- a. tous les documents présentés aux pour contrôle aux organismes notifiés et qui ne font pas déjà partie des documents énumérés à l'al. 2;
- b. les déclarations «CE» de conformité intermédiaire et d'aptitude à l'emploi, toutes les attestations et rapports établis par les organismes

notifiés concernant la planification du projet jusqu'à la demande, si ces documents ne font pas déjà partie de ceux énumérés à l'al. 2;

- c. le cas échéant, les demandes de dérogation aux STI (art. 15f et annexe 7 OCF).

<sup>5</sup> Au besoin, l'autorité chargée de l'approbation (art. 18, al. 2, LCdF) peut exiger des documents complémentaires.

<sup>6</sup> L'OFT édicte des directives sur la nature, les caractéristiques, le contenu et le nombre des documents à remettre.

*Art. 6, al. 3*

<sup>3</sup> En approuvant les plans, l'autorité chargée de l'approbation peut autoriser le début immédiat des travaux de l'installation ou de parties de celle-ci:

- a. si toutes les oppositions sont réglées;
- b. si le canton concerné et les services spécialisés fédéraux n'ont pas formulé d'objection, et
- c. si le début des travaux n'est pas lié à des modifications irréversibles.

II

La présente modification entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

... Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf  
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

# Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)

Modification du ...

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

## *Art. 2* Définitions

Dans la présente ordonnance, on entend par:

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| a. véhicule moteur:                 | un véhicule ferroviaire avec commande directe ou indirecte et propulsion directe ou indirecte;   |
| b. conducteur de véhicules moteurs: | une personne qui conduit un véhicule moteur directement ou indirectement;  |
| c. conducteur de locomotive:        | un conducteur de véhicules moteurs qui conduit un véhicule moteur directement;   |
| d. conduite indirecte:              | la conduite de trains et les mouvements de manœuvre à l'aide d'instructions qu'un conducteur de véhicules moteurs donne au conducteur de locomotive; |
| e. pilotage:                        | l'accompagnement d'un conducteur de locomotive qui n'est pas suffisamment qualifié;  |
| f. chef de la régulation des trains | une personne qui assure et dirige la circulation des trains et les mouvements de manœuvre sur le plan opérationnel.                                  |

<sup>1</sup> RS 742.141.2

*Art. 3* Activités déterminantes pour la sécurité

Sont considérées comme des activités déterminantes pour la sécurité:

- a. la conduite directe ou indirecte de véhicules moteurs;
- b. la sécurisation et la régulation opérationnelle de trains et de mouvements de manœuvre;
- c. les travaux opérationnels préparatoires et ultérieurs liés aux trains et aux mouvements de manœuvre;
- d. l'accompagnement de trains pour des motifs de sécurité de l'exploitation;
- e. la sécurisation d'un chantier sur les voies et aux abords des voies.

*Art. 4, al. 3*

<sup>3</sup> Il peut, dans des cas particuliers, excepter des entreprises ferroviaires aux conditions d'exploitation très simples du champ d'application de la présente ordonnance et de ses dispositions d'exécution.

*Art. 5, al. 2 et 3*

<sup>2</sup> L'entreprise ferroviaire établit une attestation de qualification de la personne lorsque celle-ci a réussi l'examen.

<sup>3</sup> L'examen peut être limité à un domaine d'activité ou à un domaine d'intervention. L'entreprise ferroviaire l'indique alors dans l'attestation.

*Art. 7, al. 2 à 4*

<sup>2</sup> La qualification pour exercer cette activité doit être attestée par un permis de conduire de l'OFT et une attestation de l'entreprise ferroviaire.

<sup>3</sup> *Ne concerne que le texte allemand.*

<sup>4</sup> Lorsque la cabine de conduite n'est pas conçue pour le pilotage par une seule personne, une personne qualifiée y assure la conduite indirecte ou le pilotage du véhicule moteur.

*Art. 9, al. 1 et 2*

<sup>1</sup> Dans les sept jours ouvrables qui suivent la réussite à l'examen, l'entreprise demande à l'OFT d'établir le permis.

<sup>2</sup> L'OFT délivre le permis de conduire au conducteur de véhicules moteurs.

*Art. 13, titre, al. 1 et 2*

Evaluation de l'aptitude

<sup>1</sup> Le médecin-conseil examine l'aptitude médicale d'une personne au sens de l'art. 12 et communique l'évaluation de l'aptitude à la personne ainsi qu'à l'entreprise.

<sup>2</sup> Le psychologue-conseil examine l'aptitude psychologique d'une personne au sens de l'art. 12 et communique l'évaluation de l'aptitude à la personne ainsi qu'à l'entreprise.

*Art. 15* Interdiction d'exercer une activité déterminante pour la sécurité

Lorsqu'une personne exerce une activité déterminante pour la sécurité qui ne requiert pas de permis de conduire, l'entreprise doit lui interdire d'exercer l'activité en question si elle est inapte au service du fait d'une maladie ou d'un handicap physique ou psychique, de l'alcoolisme, d'une autre dépendance ou encore d'autres raisons.

*Art. 29, al. 1*

<sup>1</sup> Si le service compétent ou l'entreprise a des indices accreditant qu'une personne soumise à l'obligation de détenir un permis pourrait être durablement inapte pour des raisons médicales, psychologiques ou autres, il en informe immédiatement l'OFT et l'entreprise.

*Art. 36* Retrait du permis de conduire à titre préventif

L'OFT peut faire confisquer le permis de conduire sur-le-champ à titre préventif jusqu'à la clarification des raisons du retrait.

*Art. 38* Restitution volontaire du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire

La restitution volontaire du permis d'élève conducteur à l'entreprise ferroviaire ou du permis de conduire à l'OFT équivaut à un retrait. Il y a lieu de confirmer la restitution par écrit.

## II

La présente modification entre en vigueur le ....

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Eveline Widmer-Schlumpf  
La Chancelière de la Confédération, Corina Casanova