

Rapport explicatif des modifications d'ordonnance dans le cadre de la ReChe 2.2 en rapport avec les directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité (notamment OARF et OCF)

Version du 21.9.2012

Remarques préliminaires sur les modifications de l'OARF

L'OARF est harmonisée avec la directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE en matière d'autorisation d'accès au réseau. Les réglementations relatives au certificat de sécurité sont déplacées dans l'OCF, afin qu'elles puissent y être régies conjointement avec l'agrément de sécurité.

Remarques préliminaires sur les modifications de l'OCF

Les dispositions de l'OCF, pour leur part, concrétisent les dispositions de la LCdF, qui se composent des dispositions en vigueur de la LCdF (http://www.admin.ch/ch/f/rs/c742_101.html) et des modifications décidées par le Parlement dans le cadre de la loi fédérale sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2 (<http://www.admin.ch/ch/f/ff/2012/3243.pdf>).

Le Conseil fédéral mettra les modifications d'ordonnance en vigueur en même temps que celles de la LCdF que l'Assemblée fédérale a adoptées dans le cadre de la loi fédérale sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2.

Les articles ou alinéas qui ne sont pas mentionnés dans les modifications d'ordonnance demeurent inchangés par rapport aux textes d'ordonnance en vigueur.

Modifications essentielles

Les modifications proposées harmonisent le droit suisse avec les dispositions suivantes du droit européen :

- directive 2008/57/CE modifiée en dernier lieu par la directive 2011/18/UE
- directive 2004/49/CE, modifiée en dernier lieu par la directive 2009/149/CE
- règlement (CE) n° 653/2007
- règlement (CE) n° 352/2009
- règlement (UE) n° 1158/2010
- règlement (UE) n° 1169/2010
- règlement (UE) n° 445/2011
- décision 2010/713/UE
- décision 2011/107/UE
- décision 2011/633/UE (spécifications du registre de l'infrastructure)
- décision 2011/655/UE

Directive sur la sécurité ferroviaire (directive 2004/49/CE)

Les dispositions de la directive sur la sécurité ferroviaire en matière de certificat de sécurité (pour les entreprises de transport ferroviaire, ETF) et d'agrément de sécurité (pour les GI) sont applicables à tout le réseau ferroviaire suisse. Les degrés de complexité de l'exploitation sont toutefois pris en compte dans le cadre de la démonstration de la sécurité.

Les interactions entre les activités de la surveillance de la sécurité de l'OFT et l'examen du système de sécurité (Sysec) pour le certificat et l'agrément de sécurité jouent un rôle important. Concrètement, chez les entreprises préexistantes, les résultats des audits seront pris en compte lors de l'examen des documents du Sysec, de sorte que la charge administrative garde des proportions appropriées – tout en restant vérifiable – pour tous les participants.

De plus, les entreprises qui circulent exclusivement sur leur propre infrastructure pourront présenter conjointement les requêtes de certificat et d'agrément de sécurité. Il en ira de même pour les courses du gestionnaire de l'infrastructure, par ex. pour l'entretien de ses propres tronçons.

Par ailleurs, les certificats de systèmes de gestion établis par des organes de certification accrédités seront pris en compte lors de l'examen par l'OFT.

La procédure de gestion des risques à exécuter lors de changements significatifs (projets de haute pertinence sécuritaire innovants ou complexes) requiert une évaluation par un service d'évaluation indépendant selon le règlement (CE) 352/2009 (organisme d'évaluation MSC).

Il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, en application de l'art. 1a, al. 2, OCF et compte tenu du rapport explicatif ad hoc, d'évaluer si une modification est significative.

Directive sur l'interopérabilité (directive 2008/57/CE)

Champ d'application:

Une grande partie du réseau à voie normale suisse sera adaptée progressivement – dans le cadre des mesures de maintenance et de renouvellement – aux exigences techniques de la directive sur l'interopérabilité, à condition toutefois qu'il n'en résulte pas pour la Suisse de dérogations durables à ces exigences.

Les chemins de fer à voie étroite ne sont pas concernés par ces modifications.

Détails : -> commentaires de l'art. 15a OCF.

Exigences relatives à la démonstration de la sécurité :

Les attestations de conformité d'organismes notifiés sont nécessaires lorsqu'une homologation de véhicule doit aussi être reconnue à l'étranger, ainsi que lors de travaux de rénovation sur le réseau central interopérable.

Les organismes de contrôle indépendants qui attestent la conformité avec les RTNN doivent être agréés à cet effet par l'OFT (organismes désignés, OD).

Les organismes de contrôle indépendants qui rédigent des rapports d'inspection d'expert (en tant que spécialistes) peuvent se faire agréer à cet effet, de même que les organismes de contrôle indépendants qui rédigent des rapports d'évaluation de la sécurité en tant qu'organismes d'évaluation MSC.

Les organismes de contrôle indépendants ou les sociétés organisées à cet effet sont donc libres de proposer leurs services, dans les domaines où elles disposent du savoir spécialisé requis, pour les travaux confiés aux OD, aux spécialistes et aux organismes d'évaluation MSC.

Mots-clés importants :

Entreprise ferroviaire

Conformément à l'art. 2 LCdF, une « entreprise ferroviaire » est le terme générique pour les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire, ETF. Cette définition s'applique donc aussi dans l'OARF et dans l'OCF. Si une réglementation suisse parle d'une entreprise

ferroviaire, la disposition s'applique aussi aux gestionnaires de l'infrastructure, GI. (Dans les versions française et allemande de la directive 2004/49/CE toutefois, « entreprise ferroviaire » est employé au sens du terme suisse ETF et dans la version allemande « Fahrwegbetreiber » (gestionnaire de l'infrastructure) au sens du terme suisse GI.)

STI

Les nouveaux véhicules et les nouveaux tronçons ferroviaires doivent être construits selon les STI.

Cette règle s'applique aussi lorsque des mesures de renouvellement ou de modification s'imposent.

Les exigences des STI structurelles ne s'appliquent donc pas en principe aux installations ferroviaires ni aux véhicules préexistants tant qu'ils sont exploités sans changement.

En revanche, les STI « services de transports urbains et régulation du trafic » sont applicables immédiatement en complément des PCT suisses aux tronçons situés dans le champ d'application de l'interopérabilité. Le respect de ces STI concerne l'exploitation, c'est pourquoi il ne doit pas être prouvé dans le cadre de l'octroi d'approbations des plans ou d'autorisations d'exploiter mais dans le cadre du système de sécurité.

On peut déroger aux STI pour des raisons matérielles impératives, soit lorsque la Suisse a notifié à l'UE l'existence d'un cas particulier, soit lorsque des dérogations spécifiques au projet ont été accordées au requérant.

Des dérogations supplémentaires aux STI touchant les véhicules sont toujours possibles pour l'exploitation exclusivement en Suisse. En théorie, cette règle s'applique aussi au trafic international, mais elle empêche la reconnaissance du véhicule et de son autorisation d'exploiter à l'étranger.

Points des STI à définir

Si les STI ne régissent pas certains points importants pour l'interopérabilité, on se conforme pour ceux-ci à l'OCF/DE-OCF ou aux PCT. Ces réglementations font partie intégrante des règles techniques nationales notifiées (RTNN).

Imperfections dans les STI / avis techniques (Technical opinions) de l'AFE

Si une réglementation des STI ne peut pas être respectée ou ne peut pas l'être sans danger pour la sécurité ou l'interopérabilité, on peut y déroger en vertu de l'art. 5, al. 2, let. b, OCF. Pour certifier l'interopérabilité et la sécurité, il y a lieu de suivre un avis technique de l'Agence ferroviaire européenne si un tel avis a été publié.

Attestations de conformité des « organismes notifiés » (ON)

Si les constituants d'interopérabilité ou les sous-systèmes sont construits selon les STI, la conformité avec les STI doit être attestée par des organismes d'évaluation de la conformité (« organismes notifiés », en anglais notified bodies). Cette règle s'applique aux nouveaux véhicules et aux nouveaux tronçons ainsi qu'aux modifications et aux renouvellements sur le « réseau central » interopérable, dans la mesure où l'OFT a exigé l'équipement conforme aux STI. Sur le réseau complémentaire interopérable, des spécialistes reconnus par l'OFT peuvent aussi apporter les certificats requis.

Règles techniques nationales notifiées (RTNN)

La directive sur l'interopérabilité prévoit des dérogations aux STI pour les particularités nationales et l'application de règles techniques nationales à notifier à l'UE pour les lacunes des STI (points à définir).

Attestations de conformité concernant les RTNN des « organismes désignés » (OD)

La conformité des véhicules à immatriculer selon les STI et des constructions sur le réseau central interopérable à ces règles techniques nationales qui complètent les STI doit être attestée par des services nommés par l'Etat-membre. Il s'agit ici notamment de points à définir dans les STI ou de cas particuliers nationaux.

Autres règles techniques nationales (RTN)

A part dans le cas des wagons standardisés, les STI et les RTNN qui complètent ces dernières ne sont pas encore assez exhaustives pour rendre compte intégralement des exigences techniques auxquelles doit satisfaire un véhicule ferroviaire ou une installation, puisque les STI et les RTNN ne

devraient régler que les aspects pertinents pour l'interopérabilité. C'est pourquoi les dispositions de l'OCF / DE-OCF en vigueur restent applicables à titre complémentaire.

Rapports d'inspection d'expert

Jusqu'ici, aux art. 6, al. 3 et 8a, al. 4, l'OCF disposait uniquement que l'OFT peut demander des rapports d'inspection d'expert, mais sans préciser à quelles conditions. C'est pourquoi la condition à laquelle un rapport d'inspection d'expert est requis est désormais inscrite dans l'ordonnance: les projets de haute pertinence sécuritaire requièrent un examen d'un spécialiste indépendant. L'ampleur et la profondeur du ou des rapports d'inspection d'expert dépendent du projet.

Par rapport à la situation juridique actuelle (art. 6, al. 3, OCF) cela signifie qu'il faut inscrire dans l'ordonnance la condition à laquelle un tel rapport peut et doit être demandé. C'est pourquoi – et indépendamment de la précision de la base juridique proposée – l'OFT ne pourra pas faire autrement que de demander à l'avenir des rapports d'inspection d'expert sur certains aspects, rapports qu'il n'avait pas exigés jusqu'ici. En effet, aujourd'hui, il ne demande pas de rapport d'inspection d'expert pour tous les projets de haute pertinence sécuritaire, ce qui requiert une correction des points de vue de l'égalité de traitement et de la gestion des risques.

Autorisations d'exploiter

Un projet de haute pertinence sécuritaire requiert une autorisation d'exploiter si le risque s'accompagne d'une innovation ou de complexité. Le règlement (CE) n° 352/2009 est applicable à de tels « changements significatifs »

L'art. 23d, al. 2, LCdF prévoit également une autorisation d'exploiter pour les « rééquipements » dans le domaine du réseau central interopérable. Mais selon le même article de la LCdF, seules les modifications d'un sous-système qui améliorent sa performance sont considérées comme des « rééquipements ».

Modification de l'OARF

Commentaire de certaines dispositions :

Art. 1

Les art. 5 et 9a LCdF imposent à tous les exploitants d'une infrastructure ferroviaire d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

L'OARF exige de toutes les ETF qui circulent sur les tronçons avec accès au réseau une autorisation d'accès au réseau et un certificat de sécurité.

Les tronçons ferroviaires dont les propriétés particulières excluent une utilisation par d'autres entreprises (al. 3, let. b) sont ceux sur lesquels le raccordement ou l'intégration de véhicules de tiers serait techniquement impossible ou impliquerait des inconvénients disproportionnés pour le système en place. Le M2 à Lausanne en est un exemple.

Si une entreprise ferroviaire intégrée ou une ETF possède des voies qui servent exclusivement à la maintenance de ses propres véhicules (al. 3, let. c), elle ne doit pas accorder d'accès au réseau sur ces voies. Mais elle doit certainement obtenir une autorisation d'accès au réseau (approbation en tant qu'ETF).

Art. 2, let. c

Si un gestionnaire de l'infrastructure effectue des transports sur sa propre infrastructure, il devient par là-même une ETF en vertu de l'art. 2, let. b, LCdF, le fait de circuler sur sa propre infrastructure étant un cas d'accès au réseau.

Art. 9

L'art. 8d, al. 3, LCdF pour l'autorisation d'accès au réseau (licence) et l'art. 8e, al. 4, LCdF pour le certificat de sécurité disposent que les attestations étrangères sont reconnues dans la mesure où il existe des conventions de reconnaissance réciproque avec les Etats en question.

L'art. 9 OARF ouvre désormais à l'autorité d'approbation, pour la région frontalière, la possibilité supplémentaire de reconnaître unilatéralement des autorisations d'accès au réseau étrangères, même sans la reconnaissance (réciproque) de l'autorisation d'accès au réseau, si les pays y ont intérêt (une disposition analogue se trouve à l'art. 5g OCF pour le certificat de sécurité).

En matière d'autorisation d'accès au réseau (et de certificat de sécurité), on considère comme limitrophes les tronçons sur lesquels l'autorisation d'accès au réseau étrangère et le certificat de sécurité sont déjà reconnus aujourd'hui. En règle générale, mais pas sans exception, cf. Le Locle – La Chaux-de-Fonds, ce sont des tronçons, où il faut – au moins en partie – circuler selon des prescriptions techniques et d'exploitation du pays voisin.

Art. 11b, al. 1^{bis}

Si le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur du réseau ne peuvent pas se mettre d'accord sur un calcul correct ou une répartition des surcoûts pour une fermeture de ligne ordonnée dans les délais, ils peuvent faire arbitrer ce différend sur les coûts par la Commission d'arbitrage, puisque ces coûts sont une partie intégrante (corrective) de la rémunération pour l'utilisation de l'infrastructure.

Art. 17

Les indications sont également requises lorsque l'ETF et le gestionnaire de l'infrastructure sont une seule et même entité, raison pour laquelle il est renoncé à conclure une « convention ».

Modification de l'OCF

Commentaire de certaines dispositions

Art. 1a, al. 2

Un changement significatif présuppose soit a) une haute pertinence sécuritaire associée à une innovation ou b) une haute pertinence sécuritaire et un projet complexe. Les projets de haute pertinence sécuritaire mais qui ne sont ni innovants ni complexes ne sont donc pas des changements significatifs.

Un projet est d'une **haute pertinence sécuritaire** lorsqu'il concerne des installations, des véhicules et des processus dont une défaillance, ou la défaillance d'une de leurs parties peuvent entraîner directement un événement ayant des conséquences critiques ou catastrophiques pour les êtres vivants.

Une **innovation** implique notamment un projet comportant une nouveauté pour le secteur ferroviaire, mais peut aussi résulter de l'inexpérience de l'utilisateur de la solution prévue.

Une modification est **complexe** si la réalisation est complexe *pour l'utilisateur*. Si la réalisation d'un projet complexe *pour l'utilisateur* ne se traduit pas par des processus complexes mais par des phases de solution simples et clairement prescrites, il n'y a pas lieu de la considérer comme complexe.

Art. 2a

L'art. 2a OCF concrétise l'art. 17c LCdF en énumérant les documents qui forment, parallèlement aux vérifications ponctuelles, la base de la vérification de la sécurité en fonction des risques.

Art. 5, al. 2

Si un requérant demande des dérogations aux dispositions de l'OCF, il ne devra plus attester seulement une sécurité suffisante, mais aussi prouver que l'interopérabilité n'est pas compromise. L'interopérabilité se définit ici non seulement par la libre circulation de véhicules conformes aux STI mais aussi par celle de tous les autres véhicules immatriculés en Suisse jusqu'ici selon le droit en vigueur. La disposition s'applique donc par exemple aussi à la voie métrique dans la mesure où celle-ci est ouverte à l'accès au réseau.

L'art. 5, al. 2 peut par exemple servir lorsque, au cours d'une immatriculation d'un véhicule pour plusieurs pays, une STI plus récente que celle qui est (encore) valable en Suisse est applicable.

Il peut également servir lorsque, sur la base d'une homologation de série précédente, de nouveaux véhicules ou parties d'installations doivent être fabriqués alors que les dispositions déterminantes de l'OCF ont changé depuis l'octroi de l'homologation de série.

La disposition peut s'appliquer à des prescriptions non seulement techniques mais aussi d'exploitation par exemple, dans le cadre de l'octroi d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité.

Si des immatriculations de véhicules doivent être reconnues à l'étranger, les dérogations aux STI ne sont possibles qu'aux conditions visées à l'art. 15f, al. 2, OCF en relation avec l'art. 9, paragraphe 1 de la directive 2008/57/CE.

Art. 5, al. 3

En principe il doit suffire que le requérant respecte toutes les dispositions en vigueur à la date de la demande pour le projet en question. Il n'est donc nécessaire d'adapter le projet à de nouvelles prescriptions que dans des cas exceptionnels, notamment lorsque des prescriptions ou des mesures d'assainissement sont décrétées également pour les véhicules ou installations en service.

Art. 5b

Si de nouveaux types de véhicule qui ne figurent pas dans le certificat de sécurité sont mis en exploitation, ils doivent être inscrits préalablement au certificat de sécurité.

Alors que l'autorisation d'exploiter ne décrit qu'abstraitement et d'une manière générale les conditions de compatibilité d'un véhicule avec l'infrastructure, la vérification spécifique au tronçon a lieu dans le

cadre de l'octroi du certificat de sécurité et après audition des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Art. 5c

L'ampleur du Sysec requis dépend des risques inhérents à l'exploitation.

Le Sysec peut être partie d'un système de gestion intégré (SGI) à condition qu'il permette de démontrer – par exemple à l'aide d'une table de concordance – que le SGI couvre toutes les exigences du Sysec.

Art. 5d

Si le Sysec d'un GI ne comprend pas les lettres cvm ou s'il ne remplit pas – notamment s'il provient d'une ETF étrangère – les exigences de l'annexe III / Partie B, il faut des certificats complémentaires pour ces aspects.

Art. 5g

Dans la mesure où, sur des tronçons frontaliers, une infrastructure ou des véhicules sont exploités selon des prescriptions étrangères et si les approbations ou attestations octroyées selon le droit étranger couvrent matériellement l'exploitation correspondante en Suisse, il suffit de reconnaître les décisions étrangères.

Art. 5h

Le rapport annuel des chemins de fer sera une source d'informations importante pour la surveillance, ce qui permettra à l'OFT de mieux gérer sa surveillance par sondages en fonction des risques tout en aidant les entreprises ferroviaires à assumer leur responsabilité en matière de sécurité.

Le rapport contient pour l'essentiel des indications sur les objectifs et les mesures dans les domaines déterminants pour la sécurité, ainsi que les résultats de la vérification interne périodique du Sysec par l'entreprise (intégralité, exactitude) et de son application dans la pratique. On renoncera par ex. au recensement de données relatives aux événements pour le calcul des CSI qui devraient figurer dans le rapport annuel conformément à la directive UE, puisqu'elles le sont déjà dans les déclarations d'événement de l'OEATP.

Associé aux conclusions de la surveillance de la sécurité et à la documentation requise, le rapport annuel servira de base au renouvellement des certificats et des agréments de sécurité.

Le rapport annuel contient entre autres les résultats de la surveillance interne du Sysec. C'est pourquoi les entreprises intégrées qui n'ont qu'un seul Sysec ne remettent qu'un seul rapport annuel. Celles qui en ont plusieurs remettent un rapport annuel par Sysec.

Art. 6a

Il est dans l'intérêt du requérant d'être informé en temps utile au sujet de la sécurité du droit en ce qui concerne l'aptitude d'un véhicule planifié à l'homologation.

Si le requérant ne fait pas vérifier à temps l'aptitude à l'homologation et qu'il renonce à des décisions incidentes ad hoc, il ne pourra pas faire valoir plus tard le fait que la transformation d'un véhicule non homologable soit liée à des coûts trop importants.

Art. 8, al. 1

Cet alinéa définit le critère (changement significatif) qui implique l'octroi d'une autorisation d'exploiter des installations ferroviaires. La définition des changements significatifs figure à l'art. 1a.

Art. 8, al. 2

Une autorisation d'exploiter est requise lorsque des véhicules ferroviaires sont soumis à des changements significatifs. Les changements sont considérés comme significatifs lorsqu'ils peuvent avoir des effets négatifs sur la sécurité (modification déterminante pour la sécurité), que le véhicule est modifié dans une de ses fonctions ou dans son affectation ou encore que la modification du véhicule a des conséquences sur sa conformité aux besoins des handicapés.

Il est de règle d'octroyer une autorisation d'exploiter après la modification de véhicules ferroviaires. Seules les modifications mineures en sont exceptées. Il en va autrement des installations ferroviaires : l'octroi d'une autorisation d'exploiter après modification est plutôt l'exception, cf. commentaire ad art. 8, al. 1.

Art. 8, al. 7

La réglementation correspond à celle de l'art. 3, al. 3, OPAPIF. L'objectif est d'étendre le champ d'application de la directive sur l'OPAPIF à la phase entre l'approbation des plans et l'autorisation d'exploiter.

Art. 8a, al. 4

Cet alinéa définit le critère selon lequel, en règle générale, un examen par un service compétent indépendant est requis. A ce jour, un tel critère n'était compris ni à l'art. 6, al. 3, OCF en ce qui concerne les procédures d'approbation des plans ni à l'art. 8a, al. 4, OCF en ce qui concerne la procédure d'autorisation de construire.

Le critère déterminant de « grande importance pour la sécurité » est expliqué à l'art. 1a.

Ainsi, on pourra renoncer à un examen par un expert dans les cas suivants :

1. Lors de l'utilisation d'éléments dont la sécurité a déjà été attestée dans le cadre d'une homologation de série ;
2. Lorsqu'un rapport d'expert ne contribue pas à réduire le risque.

Cette disposition ne concerne pas l'examen du projet (principe du double contrôle) que le requérant doit effectuer selon les prescriptions spécifiques (par ex. validation, SIOP, etc.).

Art. 8b

La disposition établit qu'un rapport de sécurité se fonde sur une analyse de sécurité (al. 2). Celui-ci a pour but d'indiquer, au niveau de la demande d'approbation des plans, les mesures qui s'imposeront pour pouvoir mettre en service un objet sûr et conforme aux prescriptions (al. 3).

L'analyse de sécurité constitue aussi, pour tous les projets, la base qui permet de constater s'il s'agit ou non d'un changement significatif qui requiert un rapport d'évaluation de la sécurité établi par un organisme d'évaluation MSC, conformément à l'art. 8c OCF.

Art. 8c

Si, du fait d'un changement significatif, une évaluation des risques et un rapport d'évaluation de la sécurité s'imposent selon les prescriptions du règlement (CE) n° 352/2009, il y a lieu de mandater un organisme d'évaluation MSC ; celui-ci doit satisfaire aux exigences de l'art. 15s ss OCF.

Les dispositions du règlement (CE) n° 352/2009 sont applicables à tous les changements significatifs, c'est-à-dire aux modifications qui relèvent de la construction, mais aussi de l'exploitation ou de l'organisation.

Si un organisme de contrôle indépendant ou une entreprise qui emploie des spécialistes indépendants satisfait aux exigences en matière de compétence spécialisée et d'indépendance, l'organisme en question peut être chargé d'établir des rapports d'évaluation de la sécurité conformément à l'art. 8c OCF, des attestations de conformité conformément à l'art. 15j OCF concernant les règles techniques nationales notifiées (RTNN) et des rapports d'inspection d'experts conformément à l'art. 15k OCF.

Il est prévu de renvoyer à la version modifiée du règlement (CE) n° 352/2009 et non au règlement lui-même, à condition qu'elle corresponde à la version publiée sur le site Internet de l'Agence ferroviaire européenne <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Recommendation-on-the-revision-of-the-CSM-on-risk-evaluation-and-assessment.aspx> et qu'elle soit adoptée en temps utile.

Art. 15a

Cette disposition définit quand et dans quelle mesure les véhicules et l'infrastructure doivent satisfaire aux STI.

Principes :

1. Les véhicules et l'infrastructure préexistants ne doivent pas obligatoirement être adaptés aux STI tant qu'ils ne sont pas modifiés ou renouvelés.
2. Tous les véhicules à voie normale, préexistants ou à homologuer, peuvent continuer de circuler sur toutes les infrastructures, donc aussi bien avant qu'après le renouvellement de ces dernières conformément aux STI. Le fait que l'infrastructure soit répartie en trois catégories ne joue aucun rôle en l'occurrence. Cette répartition est assurée par le projet de migration des équipements de sécurité. Seules restrictions :
 - a) Les véhicules qui ne sont pas équipés de l'ETCS ne peuvent pas circuler sur les tronçons munis de l'ETCS L2.
 - b) Les véhicules qui sont équipés uniquement de l'ETCS ne peuvent pas circuler sur les tronçons qui n'ont pas encore fait l'objet de la migration. La migration sera vraisemblablement accomplie dès 2015 sur les corridors nord-sud et dès 2018 sur le reste du réseau à voie normale.

D'autres restrictions spécifiques à la configuration des trains ou aux tronçons peuvent résulter de l'homologation en rapport avec les différentes conditions d'accès au réseau des gestionnaires d'infrastructure.

3. Lorsqu'il s'agit de renouveler de l'infrastructure à voie normale, les éléments renouvelés doivent satisfaire aux STI et à l'OCF.
4. Les nouveaux véhicules dont l'homologation est reconnue internationalement doivent satisfaire aux STI et à l'OCF.
5. Les nouveaux véhicules qui ne circuleront pas à l'étranger peuvent continuer d'être admis et renouvelés en dérogation aux STI (notamment sur la base de l'OCF/des DE-OCF) si des raisons majeures s'opposent à l'application des STI. Dans ce cas, il y a lieu de fournir une attestation de la sécurité et de l'interopérabilité conformément à l'art. 5, al. 2, OCF.
6. S'il y a contradiction entre les STI et l'OCF, ce sont en principe les STI qui l'emportent. Exception : si une disposition de l'OCF, des DE-OCF ou des PCT a été notifiée en tant que règle technique nationale notifiée (RTNN), c'est cette disposition qui prime sur les STI.
7. Sont considérées comme particularités nationales, et conservées en tant que telles, les exigences techniques issues de l'OCF, des DE-OCF et des PCT que la Suisse a notifiées à l'OTIF conformément à l'art. 12 APTU et qu'elle notifiera également à l'UE (règles dites techniques nationales notifiées, RTNN).

Ainsi, par exemple, l'alimentation en courant de même que la largeur et l'espace des pantographes ne subiront pas de modifications.

Par ailleurs, de nombreuses exigences nationales resteront nécessaires, notamment en ce qui concerne les véhicules qui doivent franchir des courbes serrées (d'un rayon < 250 m). Il en va de même pour les véhicules qui doivent franchir des pentes importantes (jusqu'à 35 voire 50 pour-mille).

Exigences relatives à l'infrastructure :

Les catégories (rouge – vert clair – vert foncé) ne permettent aucune affirmation sur l'état effectif, mais uniquement sur l'état visé des tronçons en question.

Sur certaines infrastructures en place, l'entrée en vigueur des dispositions sur l'interopérabilité n'entraîne aucun besoin d'adaptation tant qu'elles ne font pas l'objet d'un renouvellement ou d'une modification.

Tronçons rouges :

L'infrastructure à voie normale indiquée en rouge n'est pas touchée par l'introduction de la directive sur l'interopérabilité. Elle est maintenue, renouvelée ou modifiée conformément à l'art OCF / aux DE-OCF.

Tronçons vert clair :

Lors de mesures de renouvellement ou de rééquipements sur les tronçons vert clair, les éléments renouvelés devront être mis en conformité avec les STI indispensables à l'interopérabilité. L'audition porte également sur le projet de directive contenant les exigences déterminantes. Il n'est pas nécessaire de faire appel aux organismes d'évaluation de la conformité (organismes notifiés).

Tronçons vert foncé :

Lors de mesures de renouvellement ou de rééquipements sur les tronçons vert foncé, les éléments renouvelés doivent être mis en conformité avec les STI et l'OCF.

Des attestations de conformité délivrées par un organisme notifié sont requises pour les éléments renouvelés.

Si l'infrastructure en place s'écarte des STI, il faut – dans la mesure du possible – accorder une priorité importante à l'élimination de ces différences lors de chaque renouvellement (à moins que des RTNN permanentes ne s'y opposent).

L'OFT n'approuvera des dérogations aux STI spécifiques aux projets qu'en accord avec Bruxelles.

Exigences relatives aux véhicules :

La répartition des tronçons en catégories « rouge », « vert clair » ou « vert foncé » **n'indique pas** à quelles exigences un véhicule doit satisfaire.

a) Véhicules préexistants

Les véhicules préexistants (homologués selon l'OCF / les DE-OCF, véhicules moteurs équipés des systèmes ZUB/Signum/ETM) peuvent continuer de circuler en principe sur tous les tronçons sauf sur ceux équipés de l'ETCS L2.

(Les exigences spécifiques à chaque tronçon découlent des conditions d'accès au réseau stipulées par les gestionnaires d'infrastructure et pourront être consultées dans le registre national de l'infrastructure.)

b) Véhicules destinés au trafic national et international

Si un véhicule est conçu selon les STI et les RTNN, il peut circuler en principe sur tous les tronçons équipés de l'ETCS (L2 et L1LS).

Les exigences spécifiques à chaque tronçon découlent des conditions d'accès au réseau définies par les gestionnaires d'infrastructure et pourront être consultées dans le registre national de l'infrastructure.

La migration vers l'ETCS des équipements des corridors (y c. tronçons en vert foncé) est prévue jusqu'en 2015, la migration du reste du réseau jusqu'en 2018. Les systèmes ZUB-Signum/ETM sont nécessaires pour circuler sur les tronçons qui ne migrent pas vers l'ETCS.

c) Véhicules spéciaux

Les véhicules à voie normale qui ne sont pas régis par les STI (notamment les véhicules des services de construction et de maintenance) sont soumis aux dispositions de l'OCF et des DE-OCF. Il est prévu que les DE-OCF renvoient aux STI dans la mesure où leur application par analogie semble judicieuse pour ces types de véhicules.

Art. 15a, al. 2

Les véhicules de service sont des véhicules qu'une entreprise ferroviaire utilise uniquement pour compte propre et non pour fournir des prestations de transport.

Si les véhicules sont construits conformément aux dispositions sur les véhicules interopérables dans le trafic international (chap. 1a), les autorisations d'exploiter ces véhicules sont octroyées en principe pour tout le réseau à voie normale – à condition que les conditions techniques d'accès au réseau soient respectées.

Les véhicules qui ne sont pas utilisés sur le réseau interopérable et les véhicules de service peuvent être construits selon les dispositions générales de l'OCF / des DE-OCF au lieu des dispositions sur les véhicules interopérables dans le trafic international. Cela n'exclut pas la construction conformément aux STI avec ou sans attestations de conformité délivrées par des organismes notifiés.

Art. 15a, al. 4

Cette disposition vise à assurer que l'OFT puisse fixer dans un concept de migration le délai dans lequel certains éléments d'installations ou certains véhicules doivent être mis en conformité avec les STI, faute de quoi la libre circulation des véhicules conformes aux STI ne serait pas possible. La disposition complète l'art. 38, al. 4, OCF, applicable aux installations de sécurité et aux applications télématiques.

Art. 15b

En Suisse, les STI sont applicables dans la version indiquée à l'annexe de l'OCF. Si un fabricant souhaite appliquer une version plus récente d'une STI parce qu'une homologation internationale l'exige, il peut le faire en vertu de l'art. 5, al. 2, OCF.

Art. 15c

En principe, les STI priment sur l'OCF, sauf dans les cas où l'OFT a notifié des dérogations dans des cas spéciaux ou s'il a approuvé des dérogations spécifiques aux projets conformément à l'art. 15f.

Art. 15d/e

Ces dispositions indiquent quand une autorisation d'exploiter est nécessaire. Toutefois, l'obligation d'obtenir une autorisation d'exploiter ne définit pas dans quelle mesure le projet doit satisfaire aux STI.

Les art. 15a à 15c et 15f indiquent bien plus dans quelle mesure une nouvelle construction, un renouvellement ou une modification doit satisfaire aux STI.

Art. 15e

Il découle de l'art. 23d LCdF en relation avec l'art. 15e OCF que les renouvellements et les modifications d'un sous-système ne sont pas soumis, en principe, au régime de l'autorisation d'exploiter. Cette dernière est uniquement nécessaire lorsque la modification améliore la performance du sous-système (« rééquipement »), ou lorsqu'il s'agit d'un changement significatif (cf. commentaire ad art. 1a).

Art. 15f

Al. 2 :

Cette disposition garantit durablement que les transformations et les renouvellements ne donnent pas lieu à des mesures pouvant menacer la viabilité économique du projet ou l'interopérabilité avec le système en place (cf. art. 9, al. 1, let. b et d de la directive 2008/57/CE).

Al. 4 :

L'al. 4 est couvert par l'art. 23b, al. 2, LCdF, mais il n'a pas de disposition correspondante dans la directive sur l'interopérabilité. Il en résulterait une sorte de disposition transitoire permanente applicable en cas de STI lacunaire ou à des innovations. La conformité aux STI ne pourrait certes pas être attestée, mais le véhicule serait du moins homologable au niveau national.

Sur la base de cette disposition, les véhicules qui sont utilisés uniquement en trafic national (par ex. les véhicules destinés à l'entretien des voies) peuvent continuer d'être homologués en vertu de l'OCF / des DE-OCF.

Il serait également possible d'homologuer un véhicule qui satisfait intégralement ou en majeure partie aux STI conventionnelles et, s'agissant des points décisifs, aux exigences requises (par ex. des STI Grande vitesse) pour une vitesse maximale de 250 km/h.

Art. 15k

Cet article définit dans quels cas il faut obtenir une attestation de conformité délivrée par un organisme notifié.

Al. 1

Une attestation de conformité concernant le respect des STI (et donc la conformité intégrale du constituant d'interopérabilité ou du sous-système) n'est requise que dans la mesure où le constituant ou le sous-système est modifié.

Naturellement, l'organisme d'évaluation de la conformité (organisme notifié) ne peut attester la conformité des constituants ou des sous-systèmes que dans la mesure où le projet satisfait bel et bien aux STI.

Si une attestation de conformité est délivrée pour un sous-système qui ne satisfait aux STI qu'en partie ou à un certain moment de la procédure d'évaluation, l'attestation doit indiquer dans quelle mesure la conformité aux STI est attestée (cf. art. 18, al. 4 de la directive 2008/57/CE).

Art. 15l

Cet article définit dans quels cas il faut obtenir une attestation de conformité délivrée par un organisme désigné.

Art. 15m

Cet article définit dans quel cas il faut obtenir un rapport d'inspection d'expert.

Art. 15n

Conformément à sa responsabilité (cf. art. 10, al. 1, OCF), le requérant doit déclarer lui-même que le projet a été exécuté dans le respect des prescriptions et qu'il peut être mis en service en toute sécurité. S'il n'a pas réalisé le projet lui-même, il doit demander aux fabricants et aux constructeurs des certificats et des explications.

Art. 15o

L'art. 15o, al. 1 et 2, correspond à la réglementation de l'art. 23, al. 1 et 2 de la directive 2008/57/CE.

L'art. 15o, al. 2, garantit en outre que les autorisations d'exploiter étrangères sont reconnues dans la mesure où les prescriptions étrangères concordent avec les prescriptions suisses.

Art. 15f ss

Le chap. 1b règle les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes de contrôle indépendants.

Les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes notifiés qui délivrent des attestations de conformité aux STI sont définies à la section 1, art. 15q à 15s.

Les exigences auxquelles doivent satisfaire les autres organismes de contrôle qui délivrent des rapports d'évaluation de la sécurité, des rapports d'inspection d'experts ou des attestations de conformité aux RTNN sont définies à la section 2, art. 15t à 15x.

Art. 15u

L'exigence d'indépendance n'exclut pas qu'un organisme de contrôle puisse être employé par le fabricant ou le constructeur (par ex. entreprise ferroviaire) de l'objet à contrôler ou évaluer, à condition qu'il ne soit pas intervenu dans le cadre d'autres fonctions relatives à l'objet à examiner (al. 1) et que les réglementations organisationnelles et contractuelles garantissent l'indépendance du contrôle.

Art. 15x

La responsabilité et l'assurance responsabilité civile d'un organisme de contrôle servent essentiellement à couvrir le mandant si celui-ci, dans un cas de responsabilité, souhaite faire recours.

Il incombe dès lors au mandant de veiller à ne mandater un organisme de contrôle que si ce dernier est prêt à répondre dans une mesure suffisante du contenu de ses rapports d'évaluation de la sécurité, de ses rapports d'inspection d'experts ou de ses attestations de conformité. Pour pouvoir mandater un organisme de contrôle, le mandant doit également connaître le montant couvert par l'assurance de l'organisme.

Art. 83a

Al. 5

A l'heure actuelle, les règles édictées par l'OTIF contraignent les organismes responsables de la maintenance des wagons utilisés en trafic international à faire certifier ces derniers. Un délai de transition n'est dès lors pas nécessaire.

Al. 6

Les projets qui se trouvent à un stade de développement avancé au moment de l'entrée en vigueur des présentes modifications peuvent être approuvés selon l'ancien droit jusqu'à la fin de 2014. Cette réglementation est valable tant pour les exigences matérielles que procédurales (démonstration de la sécurité).

Le requérant a donc le choix du droit applicable à ces projets. Ce choix ne sera restreint que si la réalisation du projet selon l'ancien droit menace l'interopérabilité ou la sécurité.

Un stade de développement est considéré comme avancé lorsque les planifications ont été effectuées selon l'ancien droit et que les dispositions déjà prises ne permettent plus de passer au nouveau droit qu'à grands frais.

Al. 7

Dès la fin de 2017, les véhicules à voie normale qui circuleront sur le réseau interopérable ne pourront être homologués en dérogation aux STI qu'en application de l'art. 5, al. 2. Le requérant devra alors être en mesure de prouver que la dérogation n'entrave ni la sécurité ni l'interopérabilité.

Al. 12

Au cas où des incompatibilités avec le système suisse et inconnues à ce jour devaient apparaître, il faut que l'OFT ait la possibilité d'annoncer *a posteriori* des dérogations aux STI actuelles.

Les dispositions sur les délais impartis à la Suisse pour annoncer des dérogations lors de l'entrée en vigueur de nouvelles STI ou de STI modifiées ne font pas l'objet de cette disposition transitoire ; ces délais sont réglés dans une convention avec l'UE sur l'intégration des directives sur l'interopérabilité et sur la sécurité.



Etat: 04.09.2012

Commentaires sur la modification de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF ; RS 742.142.1)

1. Situation initiale

Avec la reprise au 1^{er} juillet 2013, dans le cadre de la 2^e phase de la réforme des chemins de fer 2, des directives UE sur l'interopérabilité et sur la sécurité dans le domaine ferroviaire, le contenu des projets de construction est soumis à de nouvelles exigences. L'énumération actuelle à l'art. 3 OPAPIF **doit donc être adaptée aux nouvelles données. A la suite de la nouvelle version** de l'art. 3 OPAPIF, la directive du 1^{er} mars 2000 promulguée par l'OFT en vertu de l'art. 3, al. 3, OPAPIF (état 01.08.2012) « Exigences auxquelles doivent satisfaire les projets de construction » est aussi entièrement remaniée.

La modification d'ordonnance subséquente à la réforme des chemins de fer 2.2 est également l'occasion de reformuler l'art. 6 OPAPIF concernant le début des travaux.

La modification de l'art. 3 OPAPIF est harmonisée avec celle de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF).

2. Commentaires sur les dispositions

2.1 Les documents qui doivent être envoyés à partir du 1^{er} juillet 2013 sont énumérés à l'art. 3, al. 1, OPAPIF. L'ancienne énumération des documents les plus importants au niveau de l'ordonnance a fait ses preuves et elle conservée – quoique adaptée aux futures dispositions légales. A ce propos, une différence est faite entre les documents qui doivent être envoyés lors de chaque procédure d'approbation des plans (al. 1) et ceux qui doivent être envoyés en sus pour des tronçons partiellement interopérables (al. 2) et intégralement interopérables (al. 3).

Les contenus matériels et formels de chaque document à envoyer sont réglés dans la directive de l'OFT, entièrement remaniée, ad art. 3 OPAPIF et ad art. 8 OCF : « Exigences auxquelles doivent satisfaire les projets de construction ». Le renvoi à l'art. 8 OCF, récemment intégré au titre de cette directive, est de mise dans la mesure où les exigences auxquelles doivent satisfaire les documents requis pour la procédure d'autorisation d'exploiter – pour autant que celle-ci ait été imposée dans l'approbation des plans – sont désormais inscrites dans cette directive.

2.2 L'art. 3, al. 2, OPAPIF (état 01.08.2012) selon lequel l'autorité d'approbation peut exiger au besoin des documents supplémentaires devient désormais l'al. 5 par l'adjonction des alinéas supplémentaires mentionnés au ch. 2.1, tandis que l'alinéa 3 qui justifie la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT) pour édicter des directives sur le type, les propriétés, le contenu et le nombre des documents à envoyer devient l'art. 3, al. 6, OPAPIF.

2.3 La modification est l'occasion de reformuler l'art. 6, al. 3, OPAPIF. La formulation selon laquelle le début de la construction n'est autorisé qu'en vertu d'une approbation des plans valable a essuyé diverses critiques. Le Tribunal fédéral a retenu dans son arrêt 133 II 130 que la légalité de cette disposition est sujette à caution. Il a invoqué comme justification que l'approbation



des plans régie par le droit ferroviaire comprend, conformément à l'art. 18, al. 3, de la loi sur les chemins de fer (LCdF), l'ensemble des autorisations que le droit fédéral prévoit. Des autorisations cantonales et communales ne sont pas requises (art. 18, al. 4, LCdF). Par conséquent, l'approbation des plans régie par le droit ferroviaire est considérée comme entrée en force à moins qu'elle fasse l'objet d'un recours. Dans le cas d'un recours, l'approbation des plans peut être exécutoire avant d'entrer en force exécutoire formelle, par ex. lorsque les moyens de recours utilisés à cette encontre n'ont pas d'effet suspensif ou que cet effet suspensif leur a été retiré au sens de l'art. 55, al. 2, PA par l'instance précédente. Par ailleurs, cette disposition est en contradiction avec l'art. 18k, al. 3, LCdF selon lequel le président de la Commission fédérale d'estimation peut, en vertu d'une décision exécutoire, ordonner une entrée en possession anticipée.

Ces arguments sont concluants. Il est renoncé à la condition de la force exécutoire pour le début des travaux en faveur d'une solution flexible comme celle qui est déjà valable dans le droit régissant les installations de transport à câbles.

- 2.4 On ignore à l'heure actuelle si, et le cas échéant dans quelle mesure l'introduction de la « New Approach » ou la reprise des directives UE sur l'interopérabilité et la sécurité auront des incidences sur le déroulement des procédures, notamment sur leur durée. Par conséquent nous renonçons pour le moment à proposer toute adaptation des délais de traitement régis par l'art. 8 OPAPIF. Ces délais de traitement (art. 8, al. 1, OPAPIF) continuent de comprendre exclusivement la durée de la procédure qui se déroule en amont de l'OFT (à partir du moment où tous les documents du projet sont disponibles, cf. art. 8, al. 2, OPAPIF) sans inclure les actes d'approbation d'organes de l'UE.

5. Résultats de l'audition extérieure

6. Résultats de la consultation des offices



Commentaires sur l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)

1. Situation initiale

La modification est liée à la 2^e étape de la réforme des chemins de fer 2.

2. Commentaires

De manière générale, différentes notions ont été précisées dans le cadre de cette révision.

Art. 3

Compte tenu des spécifications techniques d'interopérabilité du 12 mai 2011 (STI Opération) de l'UE relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, l'accompagnement déterminant pour la sécurité du train est inscrit désormais au titre d'activité.

Art. 9

Au vu des responsabilités et des compétences, cet article a été précisé : l'OFT est responsable des permis de conduire et les entreprises ferroviaires des attestations.

Art. 13 et 29

L'emploi des notions « capacité d'assurer le service » et « inaptitude au service » a dû être précisé.

Art. 38

Par analogie à l'art. 9, les responsabilités ont aussi été précisées.