

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

**Modification du 29 mai 2013**

---

*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**

*Titre précédant l'art. 2*

### **Section 2 Sécurité**

*Art. 2a* Examen de la sécurité par l'OFT

L'Office fédéral des transports (OFT) examine les aspects importants pour la sécurité conformément à l'art. 17c LCdF en fonction des risques:

- a. sur la base d'attestations de conformité (art. 15k et 15l), de rapports d'examen d'experts (art. 6, al. 3, 8a, al. 4, et 15m) ou de rapports d'évaluation de la sécurité (art. 8c, al. 2); ou
- b. en procédant à des sondages.

*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 compromise ni dans le trafic international ni 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>1</sup> RS 742.141.1

<sup>3</sup> Il peut approuver les demandes d'approbation des plans et d'autorisation d'exploiter sur la base des prescriptions applicables au moment de la réception du dossier complet de la demande, pour autant que la sécurité et l'interopérabilité ne soient pas compromises.

*Art. 5a* Agrément de sécurité

<sup>1</sup> La demande du gestionnaire de l'infrastructure relative à l'octroi ou au renouvellement d'un agrément de sécurité conformément à l'art. 8a LCdF doit satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) n° 1169/2010<sup>2</sup>. L'agrément de sécurité s'étend aux courses de maintenance sur sa propre infrastructure et aux courses d'intervention si la demande satisfait en outre aux exigences de l'annexe III du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Si le gestionnaire de l'infrastructure entend modifier l'exploitation ou l'infrastructure de sorte que les conditions d'octroi de l'agrément de sécurité doivent être vérifiées, il est tenu d'en informer l'OFT à temps, notamment lorsque le type ou l'ampleur de l'exploitation changent considérablement.

<sup>3</sup> L'OFT statue sur la demande d'octroi ou de renouvellement dans les quatre mois qui suivent la réception de la demande.

*Art. 5b* Certificat de sécurité

<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 conformément à l'art. 8e LCdF doit satisfaire aux exigences des annexes II et III du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Si l'entreprise entend modifier l'exploitation de sorte que les conditions d'octroi du certificat de sécurité doivent être vérifiées, elle est tenue d'en informer l'OFT à temps, notamment lorsque le type ou l'ampleur de l'exploitation changent considérablement.

<sup>3</sup> L'OFT statue sur la demande d'octroi ou de renouvellement dans les trois mois qui suivent la réception de la demande; il statue sur la demande d'extension dans un délai d'un mois après réception.

<sup>4</sup> Il révoque le certificat de sécurité s'il n'a pas été utilisé comme prévu au cours de la première année qui a suivi son octroi.

<sup>2</sup> R (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 déc. 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> R (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 déc. 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).

<sup>4</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase.

*Art. 5c*            Système de sécurité et certificats complémentaires

<sup>1</sup> Par son système de sécurité conformément à l'art. 8a, al. 2, ou 8e, al. 2, LCdF, le requérant doit garantir que les prescriptions sont respectées et que tous les risques inhérents à l'exploitation sont contrôlés et gérés.

<sup>2</sup> Le requérant doit fournir des certificats complémentaires s'il ne montre pas comment son système de sécurité satisfait aux exigences visées à l'art. 5a, al. 1, ou 5b, al. 1.

*Art. 5d*            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 le transport ferroviaire sur sa propre infrastructure.

<sup>2</sup> La demande d'un utilisateur de voies de raccordement en vue de l'octroi, du renouvellement ou de l'extension d'un certificat de sécurité doit satisfaire aux exigences de l'annexe III du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>5</sup>, pour autant que le parcours situé entre la voie de raccordement et la voie de gare utilisée dispose d'une protection absolue contre les prises en écharpe.

*Art. 5e*            Procédure de l'OFT

La procédure de l'OFT est régie:

- a. pour les gestionnaires d'infrastructure: par l'annexe I du règlement (UE) n° 1169/2010<sup>6</sup>;
- b. pour les entreprises de transport ferroviaire: par l'annexe I du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>7</sup>.

*Art. 5f*            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 de tels agréments et certificats.

<sup>5</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase

<sup>6</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, première phrase

<sup>7</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase

*Art. 5g* Rapport annuel des entreprises ferroviaires

Chaque année, les entreprises ferroviaires présentent à l'OFT, avant le 1<sup>er</sup> juin, un rapport sur l'année civile précédente contenant les indications visées à l'art. 9, par. 4, de la directive 2004/49/CE<sup>8</sup> et à l'art. 9, par. 1, du règlement (CE) n° 352/2009<sup>9</sup>.

*Art. 5h* Rapport de sécurité de l'OFT

<sup>1</sup> Chaque année, l'OFT publie un rapport sur ses activités en tant qu'autorité de surveillance.

<sup>2</sup> Ce rapport doit contenir au moins les informations visées à l'art. 18 de la directive 2004/49/CE<sup>10</sup>.

*Art. 5i* Répertoire des véhicules admis

<sup>1</sup> Les détenteurs d'une autorisation sont tenus d'inscrire au répertoire des véhicules admis conformément à l'art. 17a LCdF les données de leurs véhicules définies comme obligatoires au ch. I de l'annexe de la décision de la commission 2011/107/UE<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> Ils peuvent inscrire au répertoire les autres données prévues 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

<sup>1</sup> La personne responsable de la maintenance de wagons conformément à l'art. 17b LCdF doit être certifiée conformément au règlement (UE) n° 445/2011<sup>12</sup> lorsque:

- a. les wagons circulent sur des tronçons interopérables; ou
- b. l'entreprise de transport ferroviaire n'est pas elle-même responsable de la maintenance des wagons.

<sup>8</sup> Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire), JO L 164 du 30.4.2004, p. 44; modifiée en dernier lieu par la directive 2009/149/CE 28.9.2009, JO L 313 du 28.11.2009, p. 65.

<sup>9</sup> R (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'art. 6, par. 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>10</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

<sup>11</sup> D 2011/107/UE de la Commission du 10 fév. 2011 modifiant la D 2007/756/CE adoptant une spécification commune du registre national des véhicules, JO L 43 du 17.2.2011, p. 33.

<sup>12</sup> R (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 R (CE) n° 653/2007, JO L 122 du 11.5.2011, p. 22.

<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. L'organisme de certification informe sans délai l'OFT des mesures qu'il a prises.

*Art. 5k*            Processus de contrôle

Les entreprises ferroviaires et les personnes responsables de la maintenance de wagons sont soumises aux obligations régissant le processus de contrôle visées aux art. 3 à 5 du règlement (UE) n° 1078/2012<sup>13</sup> et à son annexe.

*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 exiger du requérant des attestations et des rapports d'examen d'experts.

<sup>5</sup> *Abrogé*

*Art. 6a*            Décisions incidentes relatives aux véhicules

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'homologation de série.

*Art. 7*            Homologation de série

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

<sup>2</sup> Dans la mesure où, dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans ou d'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 considère 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'autorisation d'exploiter, le requérant doit démontrer que l'homologation de série est applicable à l'exploitation prévue ou aux conditions d'utilisation prévues.

<sup>13</sup> R (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 nov. 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien (JO L 320 du 17.11.2012, p. 8).

<sup>4</sup> La déclaration de conformité de véhicules prévus pour être utilisés sur des tronçons interoperables (art. 15a, al. 1) est régie par l'art. 26, par. 4 et 5, de la directive 2008/57/CE<sup>14</sup>.

#### *Art. 8* Autorisation d'exploiter

<sup>1</sup> Une autorisation d'exploiter conformément à l'art. 18w LCdF est requise pour la mise en service:

- a. d'une installation ferroviaire après des changements significatifs (art. 8c);
- b. de véhicules neufs ou sujets à des changements essentiels.

<sup>2</sup> Dans les autres cas, l'OFT décide lors de l'approbation des plans si la mise en service requiert une autorisation d'exploiter.

<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> Après examen du dossier de sécurité, l'OFT octroie l'autorisation d'exploiter si les autres charges prévues par l'approbation des plans ou l'homologation de série sont remplies.

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

<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, et leur fournit tous les renseignements utiles.

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

#### *Art. 8a, titre, al. 1 et 4*

##### Dossier de sécurité

<sup>1</sup> Le dossier de sécurité conformément à l'art. 18w, al. 2, LCdF, doit être établi et signé par des spécialistes.

<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. Il renonce à ces examens notamment lorsque ceux-ci ne contribuent pas à éviter les erreurs qui ont des effets sur la sécurité.

<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 (nouvelle version, JO L 191 du 18.7.2008, p. 1; modifiée en dernier lieu par la directive 2013/9/UE, JO L 68 du 12.3.2013, p. 55.

*Art. 8b* Rapport de sécurité de l'entreprise ferroviaire

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire est tenue d'établir un rapport de sécurité 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 du véhicule ou de l'installation ferroviaire et de son environnement qui sont déterminants pour la sécurité.

<sup>3</sup> Le rapport de sécurité indique dans quelle mesure il s'agit d'un changement significatif (art. 8c, al. 1) et présente 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 projets innovants ou complexes à haute importance pour la sécurité (changements significatifs), l'entreprise ferroviaire réalise le processus de gestion des risques conformément à l'annexe I du règlement (CE) n° 352/2009<sup>15</sup>.

<sup>2</sup> Il incombe à un organisme d'évaluation des risques d'examiner, dans un rapport d'évaluation de la sécurité, l'application réglementaire du processus de gestion des risques et de ses résultats.

*Art. 8d* Vérification par l'OFT

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire présente à l'OFT, en même temps que la demande d'autorisation, son rapport de sécurité et, le cas échéant, le rapport d'évaluation de la sécurité.

<sup>2</sup> L'OFT vérifie les rapports par sondage en fonction des risques.

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

<sup>2</sup> Elles mettent les prescriptions d'exploitation à disposition de l'OFT suffisamment tôt, en règle générale trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue, à titre de base en vue de son activité de surveillance. ...

<sup>15</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

*Titre précédant l'art. 15a*

## **Chapitre 1a Interopérabilité**

### **Section 1 Dispositions générales**

*Art. 15a*      Champ d'application  
(art. 23b, al. 2, LCdF)

<sup>1</sup> Les dispositions du présent chapitre sont applicables à la construction, aux modifications, aux renouvellements et à l'exploitation:

- a. des tronçons à voie normale, dans la mesure où ils ne figurent pas à l'annexe 5 (tronçons interopérables);
- b. aux véhicules utilisés sur les tronçons interopérables, à l'exception des véhicules de service.

<sup>2</sup> Pour les tronçons interopérables ne faisant pas partie du réseau principal interopérable conformément 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 édicte des directives sur l'attestation en question.

<sup>3</sup> Dans la mesure où l'interopérabilité l'exige, l'OFT décide 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 régies par l'annexe III de la directive 2008/57/CE<sup>16</sup>.

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

<sup>3</sup> Dans la mesure où il n'y a pas de cas spécial ni de dérogations aux STI, les STI priment sur les autres dispositions de l'OCF.

*Art. 15c*      Mise en service de sous-systèmes  
(art. 23c, al. 1, LCdF)

Les nouveaux 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<sup>17</sup>) ne peuvent être mis en exploitation que si l'OFT a délivré une autorisation d'exploiter l'installation ferroviaire ou le véhicule dont ils font partie.

<sup>16</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>17</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.



*Art. 15d*            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 d'équipements touchant le réseau principal interopérable visé à l'annexe 6.

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

<sup>1</sup> Les constructions, les modifications et les renouvellements sont soumis 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>18</sup>.

<sup>2</sup> Sur demande, l'OFT peut admettre des dérogations à certaines exigences des STI dans les cas visés à l'art. 9, par. 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 si elles ne sont pas requises pour l'utilisation sur des tronçons interopérables et si le requérant fournit l'attestation conformément à l'art. 5, al. 2.

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

<sup>1</sup> L'OFT tient un registre des informations requises pour la circulation sur l'infrastructure et qui satisfait aux exigences de l'annexe de la décision d'exécution 2011/633/UE<sup>19</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 édicte des directives sur la tenue du registre. Il peut déléguer des activités liées au registre de l'infrastructure à des tiers.

*Art. 15g*            Registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés  
(art. 23f LCdF)

<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/UE<sup>20</sup> dans les délais indiqués à l'annexe I de ladite décision d'exécution.

<sup>2</sup> Le registre est accessible aux autorités nationales de sécurité et à l'Agence ferroviaire européenne. Il est rendu accessible au public lorsque celle-ci a validé les données.

<sup>18</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>19</sup> D d'exécution 2011/663/UE de la Commission du 15 sept. 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire, JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

<sup>20</sup> D d'exécution 2011/655/UE de la Commission du 4 oct. 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés, JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

## Section 2 Autorisation d'exploiter

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

L'entreprise ferroviaire joint à sa demande 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.

*Art. 15i* 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'examen des experts;
- c. l'attestation selon laquelle la réalisation du projet est conforme aux prescriptions.

<sup>2</sup> L'OFT peut exiger d'autres documents pour attester le respect des prescriptions.

*Art. 15j* Evaluation de la conformité  
(art. 23j LCdF)

<sup>1</sup> L'évaluation de la conformité de constituants d'interopérabilité est régie par l'art. 13 de la directive 2008/57/CE<sup>21</sup>, par les STI ainsi que 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 ainsi que par l'art. 6 et l'annexe I de la décision 2010/713/UE.

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

<sup>1</sup> Une attestation de conformité aux STI est établie par un organisme notifié (art. 15r) est requise pour:

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

<sup>21</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>22</sup> D 2010/713/UE de la Commission du 9 nov. 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, p. 1.

<sup>2</sup> L'attestation de conformité doit attester que les constituants d'interopérabilité ou les sous-systèmes et 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 ne faisant pas partie du réseau principal interopérable visé à l'annexe 6, la conformité aux dispositions applicables des STI peut être attestée par des organismes notifiés, des organismes désignés (art. 15v, al. 2) ou des experts.

<sup>4</sup> Une attestation de conformité aux STI n'est pas requise lorsque des éléments sont remplacés par des éléments du même type, à condition que le sous-système ait été mis en exploitation avant l'entrée en vigueur des STI déterminantes.

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

<sup>1</sup> Une attestation de conformité établie par un organisme désigné est requise pour tout sous-système de nature structurelle installé ou utilisé sur les tronçons du réseau principal interopérable visé à l'annexe 6.

<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'examen d'experts

<sup>1</sup> Si les exigences ci-après font l'objet de spécifications dans d'autres prescriptions que les STI ou les prescriptions nationales notifiées et qu'il s'agit d'un projet de haute importance pour la sécurité, des rapports d'examens d'experts sont requis pour attester:

- a. la sécurité et la conformité aux prescriptions des sous-systèmes et de leurs interfaces;
- b. la compatibilité technique du sous-système;
- c. l'intégration sûre du sous-système au système global.

<sup>2</sup> L'OFT peut exiger des rapports d'examen d'experts supplémentaires si cela 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 de déclarer à l'OFT que l'objet de la demande:

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

<sup>2</sup> Il est tenu d'attester que la réalisation est conforme aux prescriptions en présentant à l'OFT:

- a. pour les sous-systèmes de nature structurelle conformément à l'annexe II, ch. 1, let. a, de la directive 2008/57/CE<sup>23</sup>: les déclarations «CE» de vérification visées à l'annexe V de la directive 2008/57/CE;
- b. pour les constituants d'interopérabilité: les déclarations «CE» visées à l'annexe IV de la directive 2008/57/CE.

*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'OFT

<sup>1</sup> L'OFT vérifie si le requérant a présenté tous les documents requis pour le dossier de sécurité. Il vérifie en particulier:

- a. si les attestations certifiant que l'objet de la demande et ses interfaces respectent les exigences essentielles, y compris toutes les STI et les prescriptions complémentaires nationales;
- b. si de ce fait 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'OFT exige les compléments nécessaires. Il peut notamment exiger des rapports d'examen d'experts complémentaires.

<sup>3</sup> L'OFT vérifie le dossier de sécurité par sondage en fonction des risques. Il vérifie en particulier:

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

*Art. 15q* Décision de l'OFT

<sup>1</sup> A réception de tous les documents requis pour la demande, l'OFT statue:

- a. dans les deux mois sur la demande d'autorisation d'exploiter un véhicule;
- b. dans les quatre mois sur d'autres demandes.

<sup>23</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>2</sup> Les décisions sur les demandes d'autorisation d'exploiter un véhicule peuvent faire l'objet d'une opposition du requérant auprès de l'OFT dans un délai d'un mois. L'OFT statue sur l'opposition dans un délai de deux mois.

<sup>3</sup> Si l'OFT ne statue pas sur une demande d'autorisation d'exploiter un véhicule dans un délai de cinq mois après que le requérant a déclaré que ladite demande était complète, le requérant est autorisé à mettre en service le véhicule en question.

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

### **Section 1 Organismes notifiés**

#### *Art. 15r* Exigences

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>24</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. 15s* 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>25</sup>, dans les STI et dans la décision 2010/713/UE<sup>26</sup>.

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

### **Section 2**

### **Organismes d'évaluation des risques, organismes désignés et experts**

#### *Art. 15t* Exigences pour le domaine spécialisé

<sup>1</sup> Les organismes d'évaluation des risques, les organismes désignés et les experts doivent disposer de connaissances spécialisées et d'expérience à la hauteur de la complexité du projet à examiner 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.

<sup>24</sup> RS 946.512

<sup>25</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>26</sup> Cf. note relative à l'art. 15j, al. 1.

<sup>3</sup> Les organismes d'évaluation des risques doivent en outre satisfaire aux exigences de l'annexe II, ch. 3 et 4, du règlement (CE) n° 352/2009<sup>27</sup>.

*Art. 15u*            Indépendance

<sup>1</sup> Les personnes chargées d'une tâche par un organisme ou des personnes mentionnés à l'art. 15t ne doivent pas s'être déjà penchées dans le cadre d'autres fonctions sur l'objet à examiner.

<sup>2</sup> Elles doivent être indépendantes dans leur prise de décision. Elles ne doivent notamment pas être soumises à des instructions à ce sujet et leur rétribution ne doit pas dépendre du résultat.

<sup>3</sup> Les organismes d'évaluation des risques doivent en outre satisfaire aux exigences de l'annexe II, ch. 1, 2 et 5, du règlement (CE) n° 352/2009<sup>28</sup>.

*Art. 15v*            Reconnaissance

<sup>1</sup> Les organismes d'évaluation des risques qui souhaitent effectuer des évaluations de la sécurité conformément à l'art. 8c, al. 2, peuvent demander à être reconnus par l'OFT.

<sup>2</sup> Les organismes désignés qui établissent des attestations de conformité conformément à l'art. 15l, al. 2, doivent être reconnus par l'OFT.

<sup>3</sup> Par sa reconnaissance, l'OFT constate que l'organisme d'évaluation des risques ou l'organisme désigné satisfait aux exigences spécialisées applicables dans des domaines définis.

<sup>4</sup> La reconnaissance est valable dix ans au plus. Elle est renouvelable aux conditions de son octroi.

<sup>5</sup> L'OFT révoque la reconnaissance si les conditions de son octroi ne sont plus remplies.

<sup>6</sup> Il publie une liste des organismes et de leurs domaines d'examen.

*Art. 15w*            Personnes morales

Des personnes morales peuvent exercer des activités en tant qu'organismes d'évaluation des risques, qu'organismes désignés ou qu'experts si elles emploient des personnes qui satisfont aux exigences spécialisées ainsi qu'à l'exigence d'indépendance.

*Art. 15x*            Recrutement, exigences et méthode de travail

L'OFT édicte des directives sur le recrutement, les exigences à satisfaire et la méthode de travail des organismes et des experts visés à l'art. 15t.

<sup>27</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

<sup>28</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

*Art. 15y* Responsabilité et assurance

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

<sup>2</sup> Ils conviennent avec le mandant de l'étendue de leur responsabilité et de l'assurance *ad hoc*.

<sup>3</sup> Ils ne doivent pas restreindre de manière disproportionnée la responsabilité de leurs rapports ou attestations.

*Art. 15z* Vérifications

L'OFT vérifie pour chaque projet:

- a. si les organismes non reconnus visés à l'art. 15t satisfont aux exigences spécialisées;
- 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 les rapports d'évaluation de la sécurité, les attestations de la conformité d'organismes reconnus ou les rapports d'examen 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 immatriculés et sont inscrits au registre visé à l'art. 5i.

*Art. 83a* Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013:  
agrément de sécurité

<sup>1</sup> Un agrément de sécurité tel que visé à l'art. 5a est obligatoire:

- a. dès le 1<sup>er</sup> juillet 2015 pour tous les gestionnaires d'infrastructure qui exploitent des tronçons à voie normale;
- b. dès le 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour tous les gestionnaires d'infrastructure qui exploitent des tronçons autres que des tronçons à voie normale.

<sup>2</sup> La demande doit être présentée douze mois avant le début de l'exploitation prévue.

*Art. 83b* Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013:  
certificat de sécurité

<sup>1</sup> Les entreprises de transport ferroviaire qui disposent d'un certificat de sécurité doivent obtenir un certificat de sécurité conformément à l'art. 5b dès le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

<sup>2</sup> Les entreprises de transport ferroviaire qui effectuent des courses exclusivement sur leurs propres tronçons sont tenues de disposer d'un certificat de sécurité conformément à l'art. 5b:

- a. dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour les tronçons à voie normale;
- b. dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les tronçons autres que les tronçons à voie normale.

<sup>3</sup> La demande doit être présentée douze mois avant le début de l'exploitation prévue.

*Art. 83c* Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013:  
établissement de rapports

Il y a lieu de présenter le premier rapport annuel visé à l'art. 5g lorsqu'il porte sur la première année civile complète après l'octroi du certificat ou de l'agrément de sécurité.

*Art. 83d* Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013:  
maintenance des wagons

<sup>1</sup> L'obligation de certification conformément à l'art. 5j, al. 1, est valable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014 pour les wagons utilisés exclusivement en Suisse.

<sup>2</sup> La reconnaissance d'entités non certifiées chargées de la maintenance de wagons est régie par l'art. 12 du règlement (UE) n° 445/2011<sup>29</sup>.

*Art. 83e* Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013  
interopérabilité

<sup>1</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 1<sup>er</sup> janvier 2015 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>2</sup> Les véhicules à voie normale peuvent être admis jusqu'au 31 décembre 2017 conformément aux prescriptions applicables en vue de leur utilisation sur des tronçons non interopérables.

<sup>3</sup> L'OFT élabore le registre de l'infrastructure visé à l'art. 15f d'ici au 30 juin 2015. Les gestionnaires d'infrastructure y inscrivent les données requises d'ici au 15 mars 2016.

<sup>4</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 internationaux.

<sup>5</sup> Les attestations de conformité qui font l'objet de prescriptions notifiées conformément à l'art. 15l peuvent être établies jusqu'au 31 décembre 2015 par des organismes de contrôle indépendants, reconnus ou non.

<sup>6</sup> Dans des cas motivés et jusqu'au 31 décembre 2015, l'OFT peut renoncer sur demande à un rapport d'examen d'experts conformément à l'art. 15m et vérifier lui-même, par sondages en fonction des risques, l'attestation du fabricant, à condition de satisfaire aux exigences spécialisées et de ne concurrencer aucun expert reconnu.

<sup>29</sup> Cf. note relative à l'art. 5j, al. 1.



<sup>7</sup> Il communique pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 à la Commission européenne les exigences nationales qui devraient être traitées comme des cas spéciaux dans les STI ou qui requièrent des dispositions dérogatoires au niveau national.

## II

<sup>1</sup> L'annexe 4 est modifiée conformément au texte ci-joint.

<sup>2</sup> L'ordonnance est complétée par les annexes 5 à 7 ci-jointes.

## III

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

29 mai 2013

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ueli Maurer

La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

*Annexe 4*  
(art. 42, al. 1)

*Let. e, ch. 1*

Les installations électriques sont des installations ou des éléments d'installations électriques fixes ou mobiles appartenant à des installations ou à des véhicules ferroviaires, à des trolleybus ou à des installations de trolleybus. Elles comprennent:

- e. les installations électriques spécifiquement ferroviaires, soit tout ou partie d'installations électriques qui sont situées en dehors des véhicules et qui, du fait de conditions techniques ou d'exploitation particulières, doivent être construites ou exploitées selon les exigences d'installations ferroviaires, afin de permettre une exploitation ferroviaire conforme aux prescriptions tout en déployant une utilité maximale pour ladite exploitation ferroviaire, notamment:
  - 1. les installations qui conduisent exclusivement ou en majeure partie du courant de traction (y compris les réchauffages d'aiguilles, même s'ils sont alimentés par le réseau électrique de terre général),

*Annexe 5*  
(art. 15a, al. 1)

**Tronçons à voie normale non interopérables:**

Renens VD–Lausanne Flon

Fleurier–St-Sulpice

Worblaufen–Deisswil

Worblaufen–Zollikofen

Luzern–Horw

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–Heiden

Arth-Goldau–Rigi–Vitznau

Niederbipp–Oberbipp

Wohlen–Villmergen

*Annexe 6*  
(art. 15a, al. 2)

## **Réseau principal interopérable:**

Lausanne–Vevey

Vevey–Les Paluds (bif)–St-Maurice

St-Maurice–Martigny

Martigny–Sierre–St. German (Abzw)

St. German (Abzw)–Visp–Brig

Brig–Grenze–Iselle (–Domodossola)

Genève–Aéroport–Châtelaine (bif)

Châtelaine (bif)–St-Jean (bif)

St-Jean (bif)–Genève

Genève–Morges–Lonay–Préveranges

Lonay–Préveranges–Denges–Echandens

Denges–Echandens–Renens VD

Renens VD–Lausanne

Châtelaine (bif)–La Plaine–Front. (–Bellegarde)

St-Jean (bif)–Genève La Praille

Genève La Praille–Stade–La Praille (cul-du-sac)

Chatelaine (bif)–Genève La Praille

Lonay–Préveranges–Lausanne-Triage

Lausanne-Triage–Renens VD

Lausanne-Triage–Bussigny

Daillens (bif)–Le Day

Le Day–Vallorbe

Vallorbe–Front. (–Frasne)

Denges–Echandens–Lécheires (bif)

Lécheires (bif)–Bussigny

Renens VD–Lausanne Sébeillon–Lausanne

Renens VD–Bussigny

Bussigny–Cossonay–Daillens (bif)

Daillens (bif)–Chavornay

Chavornay–Yverdon

Yverdon–Auvernier  
Auvernier–Neuchâtel–Vauseyon  
Neuchâtel–Vauseyon–Neuchâtel  
Neuchâtel–Cornaux–Biel/Bienne  
Bern–Bern Holligen (Abzw)  
Bern Holligen (Abzw)–Kerzers  
Kerzers–Ins  
Ins–Neuchâtel  
Auvernier–Travers  
Travers–Les Verrières–Front. (–Pontarlier)  
Basel SBB–Ruchfeld (Abzw)  
Lausanne–Puidoux–Chexbres  
Puidoux–Chexbres–Palézieux  
Palézieux–Romont  
Romont–Fribourg/Freiburg  
Fribourg/Freiburg–Flamatt  
Flamatt–Bern Weyermannshaus–Bern  
Biel/Bienne–Biel/Bienne RB  
Biel/Bienne RB–Biel Mett (Abzw)  
Bern–Bern Wylerfeld–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen  
Ostermundigen–Gümligen  
Gümligen–Thun  
Löchligut (Abzw)–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen  
Spiez–Wengi-Ey (Abzw)  
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen  
Frutigen–Lötschberg-Tunnel–Brig  
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen Nordportal (Abzw)  
Frutigen Nordportal (Abzw)–Lötschberg-Basistunnel–St. German (Abzw)  
Frutigen–Frutigen Nordportal (Abzw)  
Thun–Spiez  
Biel/Bienne–Biel Mett (Abzw)  
Biel Mett (Abzw)–Lengnau  
Lengnau–Solothurn West  
Solothurn West–Solothurn

Solothurn–Niederbipp  
Niederbipp–Oensingen  
Oensingen–Olten  
Solothurn–tronçon aménagé–Wanzwil (Abzw)  
Bern–Bern Wylerfeld–Löchligut (Abzw)  
Löchligut (Abzw)–Zollikofen  
Zollikofen–Mattstetten (Abzw)  
Mattstetten (Abzw)–Burgdorf  
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal  
Langenthal–Rothrist  
Rothrist–Aarburg–Oftringen–Olten  
Löchligut (Abzw)–Grauholz-Tunnel–Äspli (Abzw)  
Äspli (Abzw)–nouveau tronçon–Wanzwil (Abzw)  
Wanzwil (Abzw)–Rothrist  
Rothrist–Born-Tunnel–Olten  
Äspli (Abzw)–Mattstetten (Abzw)  
Rothrist–Kriegsschleife–Zofingen  
Basel SBB–MuttENZ  
MuttENZ–Pratteln  
Pratteln–Liestal  
Liestal–Sissach  
Sissach–Hauenstein-Basistunnel–Olten Nord (Abzw)  
Olten Nord (Abzw)–Olten  
MuttENZ–Adler-Tunnel–Liestal  
Basel SBB RB–Birsfelden Hafen  
Basel SBB RB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Basel Bad Bf RB W 568  
Basel Bad Bf RB W 568–Infrastrukturgrenze HBS–Basel Kleinhüningen Hafen  
Basel Bad Bf RB W 568–Basel Bad Rbf Staatsgrenze  
MuttENZ–Gellert (Abzw)  
Pratteln–Basel SBB RB  
Basel SBB RB–Ruchfeld (Abzw)  
Basel SBB RB–Basel SBB GB  
Basel SBB GB–Basel SBB

Ruchfeld (Abzw)–Basel GB  
Olten–Aarburg–Oftringen–Zofingen  
Zofingen–Sursee  
Sursee–Hübeli (Abzw)–Emmenbrücke  
Emmenbrücke–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern  
Olten Nord (Abzw)–ligne de liaison–Olten Ost (Abzw)–Dulliken  
Basel SBB–Basel St. Johann  
Basel St. Johann–Basel St. Johann Hafen  
Basel St. Johann–Grenze (–St-Louis)  
Basel SBB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf  
Weil am Rhein Staatsgrenze–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Grenzach Staatsgrenze  
Basel Bad Bf–Riehen Staatsgrenze  
Olten–Olten Ost (Abzw)–Dulliken  
Dulliken–Aarau  
Aarau–Rupperswil  
Rupperswil–Brugg AG  
Immensee–Arth-Goldau  
Arth-Goldau–Rynächt  
Rynächt–Gotthardbasistunnel–Pollegio Nord  
Pollegio Nord–Giubiasco  
Giubiasco–Galleria Mte Ceneri–Taverne-Torricella  
Taverne-Torricella–Lugano  
Lugano–Mendrisio–Balerna  
Balerna–Chiasso  
Giubiasco–Cadenazzo  
Cadenazzo–Ranzo-S. A.–Confine (–Pino-T.–Luino)  
Taverne-Torricella–Lugano Vedeggio  
Balerna–Chiasso Sm  
Rupperswil–Lenzburg  
Lenzburg–Gexi (Abzw)  
Gexi (Abzw)–Othmarsingen  
Othmarsingen–Gruemet (Abzw)  
Gruemet (Abzw)–Heitersberg-Tunnel–Killwangen-Spreitenbach

Gexi (Abzw)–Henschiken  
Henschiken–Wohlen  
Wohlen–Rotkreuz  
Rotkreuz–Immensee  
Henschiken–Othmarsingen  
Othmarsingen–Lupfig  
Lupfig–Brugg Süd (Abzw)  
Brugg Süd (Abzw)–Brugg AG  
Brugg Nord (Abzw)–ligne de liaison–Brugg Süd (Abzw)  
Thalwil–Zimmerberg-Tunnel–Sihlbrugg  
Sihlbrugg–Albis-Tunnel–Zug  
Rotkreuz–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern  
Arth-Goldau–Zug  
Pratteln–Stein-Säckingen  
Stein-Säckingen–Bözberg-Tunnel–Brugg Nord (Abzw)  
Brugg Nord (Abzw)–Brugg AG  
Zürich Altstetten–Zürich Herdern–Zürich Vorbahnhof Nord–Zürich HB  
Würenlos–Killwangen-Spreitenbach  
Killwangen-Spreitenbach–Rangierbahnhof Limmattal  
Rangierbahnhof Limmattal–Dietikon  
Dietikon–Zürich Mülligen–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Hard (Abzw)–Zürich Oerlikon  
Killwangen-Spreitenbach–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Zürich HB  
Zürich Altstetten–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 21–24)  
Zürich Altstetten–Zürich GB  
Zürich GB–Zürich Aussersihl (Abzw)  
Wallisellen–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Zürich Wipkingen–Zürich HB  
Winterthur–Effretikon  
Effretikon–Hürlistein (Abzw)–Bassersdorf  
Bassersdorf–Zürich Flughafen–Opfikon (Abzw)  
Opfikon (Abzw)–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB



Effretikon–Hürlistein (Abzw)–Dietlikon  
Dietlikon–Wallisellen  
Opfikon (Abzw)–Kloten–Bassersdorf  
Schaffhausen–Neuhausen  
Neuhausen–Eglisau  
Eglisau–Bülach  
Bülach–Oberglatt  
Oberglatt–Glattbrugg  
Glattbrugg–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 21–24)  
Glattbrugg–Opfikon Süd (Abzw)–Zürich Seebach  
Schaffhausen–Infrastrukturgrenze Gemeinschaftsbahnhof–Thayngen Staatsgrenze  
St. Margrethen–Grenze (–Lustenau)  
Winterthur–Winterthur Grütze–Wil  
Wil–Gossau SG  
Gossau SG–St. Gallen  
St. Gallen–St. Gallen St. Fiden  
St. Gallen St. Fiden–Rorschach  
Rorschach–St. Margrethen  
Zürich HB–Zürich Aussersihl (Abzw)  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zürich Wiedikon  
Zürich Wiedikon–Thalwil  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zimmerberg-Basistunnel–Thalwil

Annexe 7  
(art. 15b, al. 2)

## Spécifications techniques d'interopérabilité

Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système *«matériel roulant – wagons pour le fret»* du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE de la Commission, JO L 345 du 15.12.2012, p. 1.

Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système *«exploitation et gestion du trafic»* du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE, JO L 345 du 15.12.2012, p. 1.

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 23.2.2012, 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 12.5.2011, p. 11; modifié par le règlement (UE) n° 665/2012, JO L 194 du 21.7.2012, 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 26.5.2011, p. 1; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 14.5.2011, p. 53; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 14.5.2011, p. 1; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 13.4.2011, p. 1; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

Décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système *«matériel roulant»* du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, JO L 84 du 26.3.2008, p. 132; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 7.3.2008, p. 72; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 7.3.2008, p. 1; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

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 18.1.2006, p. 1; modifié par le règlement (UE) n° 328/2012, JO L 106 du 18.4.2012, 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 8.12.2006, p. 1; modifié en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.

