

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

**Modification du 18 novembre 2015**

---

*Le Conseil fédéral suisse  
arrête:*

I

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

*Remplacements d'expressions  
Ne concerne que le texte italien*

*Art. 4, let. d*

Sont notamment applicables en complément à la présente ordonnance:

- d. l'ordonnance du 14 mars 2008 sur l'approvisionnement en électricité<sup>2</sup>.

*Art. 5i, al. 4*

<sup>4</sup> Il n'y a pas lieu d'inscrire au répertoire les véhicules de service (art. 57):

- a. aptes à circuler aussi bien sur les rails que sur les routes (véhicules rail-route);
- b. enraillables et déraillables.

*Art. 8c, al. 1*

<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>3</sup>, excepté les ch. 2.5.1 et 2.5.4 à 2.5.7, et à l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1136<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>2</sup> RS 734.71

<sup>3</sup> Cf. note de bas de page relative à l'art. 5g.

<sup>4</sup> Règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, version du JO L 185 du 14.7.2015, p. 6.

*Art. 10, al. 3*

<sup>3</sup> Elles veillent à ce que leurs ouvrages, leurs installations et leurs véhicules soient conçus de manière optimisée en matière d'énergie ainsi qu'à une exploitation efficace au plan énergétique.

*Art. 15, al. 2*

<sup>2</sup> Pour le reste, l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports<sup>5</sup> est applicable.

*Art. 15a, al. 1, let. b*

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

- b. des véhicules utilisés sur les tronçons interopérables, à l'exception des véhicules spéciaux (art. 56 à 58).

*Art. 15f, al. 1*

<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 2014/880/UE<sup>6</sup> (registre de l'infrastructure).

*Art. 28* Tunnels, autres installations ferroviaires souterraines et galeries

<sup>1</sup> Dans les tunnels, les autres installations ferroviaires souterraines et les galeries, il y a lieu de prendre des mesures spécifiques de sauvetage des personnes.

<sup>2</sup> Dans les tunnels et les galeries, des niches de protection pour le personnel doivent être aménagées à intervalles réguliers et signalées de manière bien visible. On peut y renoncer dans les cas où la sécurité du personnel est assurée par d'autres mesures.

*Art. 42, al. 1*

<sup>1</sup> Les installations électriques des chemins de fer et les éléments électriques des installations de trolleybus doivent être planifiés, construits, exploités et entretenus de sorte que les personnes et les objets ne soient pas mis en danger dans des conditions d'exploitation conformes aux prescriptions ou en cas de perturbations prévisibles. Les installations électriques sont décrites plus en détail à l'annexe 4.

*Art. 44, let. g*

*Abrogée*

<sup>5</sup> RS 742.161

<sup>6</sup> Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 489.

*Titre précédant l'art. 47*

## **Chapitre 3 Véhicules**

### **Section 1 Exigences essentielles**

*Art. 47*

<sup>1</sup> Les véhicules doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de façon à permettre une exploitation ferroviaire sûre et fiable sur l'infrastructure en question.

<sup>2</sup> Le gabarit des véhicules et des chargements se détermine d'après le contour de référence prévu à l'annexe 1.

*Titre précédant l'art. 48*

### **Section 2 Véhicules interopérables**

*Art. 48*

<sup>1</sup> Les véhicules interopérables sont les véhicules utilisés sur les tronçons interopérables (art. 15a, al. 1, let. a).

<sup>2</sup> Ils sont régis par les dispositions du chap. 1a. Sont exceptés les véhicules spéciaux (art. 56 à 58).

<sup>3</sup> L'OFT publie les règles techniques nationales notifiées (art. 23f, al. 2, LCdF).

*Titre précédant l'art. 49*

### **Section 3 Véhicules non interopérables**

*Art. 49* Généralités

<sup>1</sup> Les véhicules non interopérables sont les véhicules utilisés sur les tronçons non interopérables.

<sup>2</sup> Les véhicules à voie normale circulant sur des tronçons interopérables uniquement dans un périmètre restreint tel qu'une gare ou une voie de raccordement peuvent être homologués sur demande s'ils remplissent les exigences de la présente section, à moins que celles-ci s'opposent à l'interopérabilité dans le périmètre en question.

*Art. 50* Eléments et systèmes électriques

<sup>1</sup> Les éléments et les systèmes électriques des véhicules doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de sorte que les personnes et les objets ne soient pas mis en danger dans des conditions d'exploitation conformes aux prescriptions ou en cas de perturbations prévisibles.

<sup>2</sup> Les véhicules moteurs et les voitures de commande doivent être équipés d'un dispositif de sécurité. Ils doivent être coordonnés avec les installations de sécurité et les applications télématiques. Les exigences applicables aux installations de sécurité et aux applications télématiques à bord des véhicules sont régies par les art. 38 et 39.

*Art. 51* Eléments et systèmes mécaniques

<sup>1</sup> Les éléments et les systèmes mécaniques des véhicules doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de sorte que les personnes et les objets ne soient pas mis en danger et de manière à résister aux sollicitations durant toute la durée de vie prévue.

<sup>2</sup> Les cabines de conduite et les compartiments voyageurs des véhicules doivent présenter un comportement aux déformations propre à ne pas mettre en danger les personnes et les objets dans des conditions d'exploitation conformes aux prescriptions ou en cas de perturbations prévisibles.

*Art. 52* Systèmes de freinage

<sup>1</sup> Les freins des véhicules doivent permettre une marche sûre à la vitesse autorisée des véhicules moteurs et garantir en tout temps un arrêt sûr des véhicules.

<sup>2</sup> L'effort de freinage doit être fixé en fonction du coefficient moyen d'adhérence existant entre la roue et le rail.

<sup>3</sup> L'action du frein ne doit pas être entravée par l'usure, le jeu ni d'autres systèmes. Elle doit être vérifiable à l'arrêt.

<sup>4</sup> Un frein d'immobilisation doit empêcher une dérive inopinée des véhicules.

*Art. 53* Systèmes des portes

<sup>1</sup> Les portes d'accès doivent être coordonnées avec l'exploitation, pouvoir être utilisées sans danger et être pourvues de dispositifs de fermeture efficaces empêchant toute ouverture intempestive.

<sup>2</sup> Les portes doivent être pourvues de dispositifs qui indiquent dans la cabine de conduite leur état de fermeture et qui empêchent qu'elles coïncident des personnes.

<sup>3</sup> Les portes latérales coulissantes des fourgons et des compartiments à bagages doivent être pourvues d'un dispositif empêchant une fermeture intempestive. Lorsque les portes sont ouvertes, il doit être possible de placer une barre de protection.

<sup>4</sup> Les portes d'intercirculation doivent être pourvues d'un dispositif empêchant toute ouverture intempestive, lorsqu'elles se trouvent aux extrémités du train.

*Art. 54* Exigences spéciales pour les chemins de fer à crémaillère

<sup>1</sup> La sécurité des véhicules et des convois des chemins de fer à crémaillère contre le risque de déraillement doit être garantie dans tous les cas extrêmes pouvant se produire sur l'ensemble de la ligne.

<sup>2</sup> Le DETEC fixe les exigences spéciales auxquelles doivent satisfaire:

- a. les appareils de choc et de traction:
  1. des véhicules attelés,
  2. des véhicules non attelés;

- b. les freins:
  - 1. des véhicules moteurs,
  - 2. des convois,
  - 3. des voitures et wagons
  - 4. des trains avec véhicules remorqués,
  - 5. des trains à traction multiple;
- c. les dispositifs de sécurité des convois.

*Art. 55* Exigences spéciales pour les véhicules des tramways

Pour les véhicules des tramways, le DETEC fixe les exigences spéciales dans les domaines suivants:

- a. freins;
- b. protection contre les collisions.

*Titre précédant l'art. 56*

**Section 4 Véhicules spéciaux**

*Art. 56* Généralités

<sup>1</sup> Sont considérés comme des véhicules spéciaux les véhicules de service, les véhicules à vapeur et les véhicules historiques.

<sup>2</sup> Les véhicules spéciaux peuvent être utilisés aussi bien sur les tronçons interopérables que sur les tronçons non interopérables.

<sup>3</sup> Ils doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de sorte que les personnes et les objets ne soient pas mis en danger dans des conditions d'exploitation conformes aux prescriptions de ces installations ou en cas de perturbations prévisibles.

<sup>4</sup> Ils sont homologués s'ils remplissent les exigences de la section 3, à moins que celles-ci s'opposent à l'interopérabilité dans le périmètre en question.

*Art. 57* Véhicules de service

<sup>1</sup> Les véhicules de service sont des véhicules spéciaux destinés en particulier aux activités de construction, d'entretien, d'inspection et d'intervention sur les installations ferroviaires.

<sup>2</sup> Lorsque les véhicules de service sont utilisés à titre d'engins de travail, il y a lieu d'établir les dossiers de sécurité requis.

*Art. 58* Véhicules à vapeur et véhicules historiques

<sup>1</sup> Les véhicules à vapeur et les véhicules historiques doivent être exploités et entretenus de manière à permettre une exploitation sûre de l'infrastructure sur laquelle ils circulent.

<sup>2</sup> Les véhicules à vapeur doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de sorte que les dangers spécifiques aux chaudières et aux récipients d'air comprimé soient pris en compte.

<sup>3</sup> La pose de nouveaux systèmes dans les véhicules historiques et la transformation de systèmes dans ces véhicules sont régies par les dispositions en vigueur au moment de la pose ou de la transformation.

<sup>4</sup> Pour le reste, les art. 50 à 55 sont applicables.

*Art. 59 à 70*

*Abrogés*

*Art. 83*

*Abrogé*

*Art. 83e, al. 3*

*Abrogé*

*Art. 83g* Dispositions transitoires de la modification du 18 novembre 2015

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

<sup>2</sup> Les véhicules moteurs à convertisseur de fréquences doivent être transformés d'ici au 31 décembre 2021 de sorte qu'ils aient un comportement passif par rapport au réseau de courant de traction à une fréquence supérieure à 87 Hertz.

<sup>3</sup> L'OFT met en place le registre de l'infrastructure visé à l'art. 15f d'ici au 30 juin 2017. Les gestionnaires d'infrastructure doivent y saisir les indications requises d'ici au 15 mars 2018.

## II

<sup>1</sup> L'annexe 2 est abrogée.

<sup>2</sup> L'annexe 4 est modifiée conformément au texte ci-joint.

<sup>3</sup> Les annexes 6 et 7 sont remplacées par les versions ci-jointes.

III

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016, sous réserve de l'al. 2.

<sup>2</sup> Les art. 15*f*, al. 1, 83*e*, al. 3, 83*g*, al. 3, et l'annexe 7 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

18 novembre 2015

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga

La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

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

## **Installations électriques**

*Phrase introductive et let. g*

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

g. *Abrogée*

**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-de-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 Weyeremannshaus–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. 41-44)  
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. 41-44)  
Zürich Oerlikon–Weinbergtunnel–Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe) (Durchmesserlinie)  
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 HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe)–Kohlendreieckbrücke–Zürich Vorbahnhof–Letzigrabenbrücke–Zürich Altstetten (Durchmesserlinie)  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zürich Wiedikon  
Zürich Wiedikon–Thalwil  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zimmerberg-Basistunnel–Thalwil

## Spécifications techniques d'interopérabilité

1. Décision 2011/275/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*infrastructure*» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JO L 126 du 14.5.2011, p. 53; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.
2. 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) 2015/302, JO L 55 du 26.2.2015, p. 2.
3. 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; modifiée en dernier lieu par la décision (UE) 2015/14, JO L 3 du 7.1.2015, p. 44.
4. 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; modifiée par la décision 2013/710/UE de la Commission, JO L 352 du 4.12.2016, p. 35.
5. 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 104 du 12.4.2013, p. 1; modifié par le règlement (UE) n° 1236/2013, JO L 322 du 3.12.2013, p. 23.
6. Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 110.
7. Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «*énergie*» du système ferroviaire de l'Union, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 179.
8. Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*matériel roulant*» – «*Locomotives et matériel roulant destiné au*

*transport de passagers*» du système ferroviaire dans l'Union européenne, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 228.

9. Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 394.
10. Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «*Matériel roulant – bruit*», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 421.
11. Règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «*Applications télématiques au service du fret*» du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 62/2006, version du JO L 356 du 12.12.2014, p. 438.