

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

du 23 novembre 1983 (Etat le 1<sup>er</sup> novembre 2014)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 17, al. 2, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>1</sup>,

vu l'art. 3, al. 2, let. c, de la loi du 24 juin 1902 sur les installations électriques (LIE)<sup>2</sup>,

vu l'art. 9 de la loi du 29 mars 1950 sur les trolleybus<sup>3,4</sup>

*arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales

### Section 1 Objet, but et champ d'application<sup>5</sup>

#### Art. 1 Objet, but et champ d'application

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et le démantèlement:

- a. des ouvrages, des installations et des véhicules des chemins de fer;
- b. des éléments électriques des trolleybus et des installations de trolleybus.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Elle vise notamment à assurer la sécurité des chemins de fer.

<sup>3</sup> Elle s'applique à tous les chemins de fer soumis au régime de la LCdF et aux éléments électriques des trolleybus et des installations de trolleybus.<sup>7</sup>

RO 1983 1902

<sup>1</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> RS 734.0

<sup>3</sup> RS 744.21

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>5</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>6</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

## Section 2 Sécurité<sup>8</sup>

### Art. 2<sup>9</sup> Principes, règles reconnues de la technique, état de la technique

<sup>1</sup> Les ouvrages, les installations, les véhicules et leurs éléments doivent être planifiés et construits de manière à pouvoir être exploités en toute sécurité et entretenus correctement.

<sup>2</sup> Les dispositions d'exécution de la présente ordonnance précisent les normes techniques propres à mettre en œuvre le droit ferroviaire. Elles reprennent autant que possible des normes harmonisées au niveau européen.

<sup>3</sup> S'il n'est fait référence à aucune norme technique ou qu'il n'en existe aucune, il y a lieu d'appliquer les règles reconnues de la technique.

<sup>4</sup> Il y a aussi lieu de tenir compte de l'état de la technique si cela permet de réduire davantage un risque sans entraîner de frais disproportionnés.

<sup>5</sup> Si des éléments ou des matériaux sont essentiels pour la sécurité, il faut pouvoir prouver que leurs caractéristiques et leur état satisfont aux dispositions du présent article.

### Art. 2a<sup>10</sup> 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. 3 Autres intérêts à respecter

<sup>1</sup> Il y a lieu de tenir compte, dès la planification et l'établissement des projets, des exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, ainsi que de celle de la nature et du paysage.

<sup>2</sup> Il sera tenu compte de manière appropriée des besoins des handicapés.

<sup>8</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>10</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011 (RO 2011 6233). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

**Art. 4** Dispositions complémentaires

Sont notamment applicables en complément à la présente ordonnance:

- a.<sup>11</sup> l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)<sup>12</sup>;
- b. l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs<sup>13</sup>;
- c. l'ordonnance du 23 décembre 1999 sur la protection contre le rayonnement non ionisant<sup>14, 15</sup>

**Art. 5**<sup>16</sup> Dérogations

<sup>1</sup> L'OFT peut, dans des cas exceptionnels, ordonner des dérogations aux prescriptions de la présente ordonnance et à ses dispositions d'exécution, pour éviter la mise en danger de personnes, d'objets ou de biens juridiques importants.<sup>17</sup>

<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>18</sup>

<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.<sup>19</sup>

**Art. 5a**<sup>20</sup> 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

<sup>11</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>12</sup> RS 742.142.1

<sup>13</sup> RS 814.012

<sup>14</sup> RS 814.710

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>19</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>20</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

exigences de l'annexe II du règlement (UE) n° 1169/2010<sup>21</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>22</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**<sup>23</sup> 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>24</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.

#### **Art. 5c**<sup>25</sup> Système de gestion de sécurité et certificats complémentaires

<sup>1</sup> Par son système de gestion 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 gestion de sécurité satisfait aux exigences visées à l'art. 5a, al. 1, ou 5b, al. 1.

<sup>21</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>22</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>23</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>24</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase.

<sup>25</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659, 2014 487).

**Art. 5d<sup>26</sup>** 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>27</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<sup>28</sup>** 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>29</sup>;
- b. pour les entreprises de transport ferroviaire: par l'annexe I du règlement (UE) n° 1158/2010<sup>30</sup>.

**Art. 5f<sup>31</sup>** 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>26</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>27</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase

<sup>28</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

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

<sup>30</sup> Cf. note relative à l'art. 5a, al. 1, deuxième phrase

<sup>31</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

**Art. 5g<sup>32</sup>** 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>33</sup> et à l'art. 9, par. 1, du règlement (CE) n° 352/2009<sup>34</sup>.

**Art. 5h<sup>35</sup>** 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>36</sup>.

**Art. 5i<sup>37</sup>** 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>38</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.

<sup>32</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>33</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>34</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>35</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>36</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

<sup>37</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>38</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.

**Art. 5<sup>j39</sup>** 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>40</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>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. 5<sup>k41</sup>** 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>42</sup> et à son annexe.

**Section 3 Planification, construction et exploitation<sup>43</sup>****Art. 6<sup>44</sup>** Approbation des plans de constructions et d'installations

<sup>1</sup> Les plans de toutes les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) sont soumis à la procédure d'approbation selon l'art. 18 LCdF. La procédure d'approbation des plans est régie par l'OPAPIF<sup>45, 46</sup>

<sup>2</sup> En approuvant les plans, l'OFT constate que les documents approuvés permettent de construire les ouvrages et les installations conformément aux prescriptions.

<sup>39</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>40</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>41</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>42</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>43</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 12 avril 2000, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO **2000** 1386).

<sup>45</sup> RS **742.142.1**

<sup>46</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO **2014** 3169).

<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>47</sup>

<sup>4</sup> Il peut, en approuvant les plans, déterminer les ouvrages, les installations ou les parties de ceux-ci pour lesquels des dossiers de sécurité selon l'art. 8a devront être remis.<sup>48</sup>

<sup>5</sup> ...<sup>49</sup>

<sup>6</sup> L'approbation des plans, des ouvrages et installations a valeur d'autorisation de construire.

#### **Art. 6a**<sup>50</sup> 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**<sup>51</sup> 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>4</sup> La déclaration de conformité de véhicules prévus pour être utilisés sur des tronçons interopérables (art. 15a, al. 1) est régie par l'art. 26, par. 4 et 5, de la directive 2008/57/CE<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>48</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO **2009** 5991).

<sup>49</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>50</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 25 nov. 1998 (RO **1999** 1083). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>52</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. 8<sup>53</sup>** 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<sup>54</sup>** 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>55</sup>

<sup>2</sup> L'OFT vérifie si le dossier de sécurité est complet. Sur cette base, il contrôle également si les mesures décrites dans le rapport de sécurité ont été exécutées.

<sup>3</sup> Il peut contrôler les dossiers de sécurité en effectuant des vérifications sur l'installation.

<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>56</sup>

<sup>53</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>54</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 12 avril 2000, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2000 (RO 2000 1386).

<sup>55</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>56</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

**Art. 8b<sup>57</sup>** 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<sup>58</sup>** 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>59</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<sup>60</sup>** 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. 9<sup>61</sup>** Surveillance

<sup>1</sup> L'OFT veille à ce que les exigences en matière de sécurité soient respectées. Au besoin, il exige une remise en l'état conforme aux prescriptions.

<sup>2</sup> Il peut effectuer des contrôles et exiger des documents, des certificats et des expertises si son activité de surveillance le requiert.

<sup>3</sup> Lorsqu'un événement touchant à la sécurité s'est produit, l'OFT peut, dans le cadre de son activité de surveillance, exécuter ou ordonner des investigations en matière de

<sup>57</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO **2003** 2482). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>58</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO **2003** 2482). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>59</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

<sup>60</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1659).

<sup>61</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

technique et d'exploitation afin d'en élucider les causes et les circonstances. La compétence du service d'enquête en cas d'accidents visé à l'art. 15a LCdF est réservée.

#### **Art. 10<sup>62</sup>**      Responsabilité

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires sont responsables de la planification et de la construction en bonne et due forme, de l'exploitation en toute sécurité et de l'entretien des ouvrages, des installations et des véhicules.

<sup>2</sup> Elles sont tenues d'adapter les ouvrages, les installations et les véhicules aux nouvelles connaissances, au nouveau contexte ou aux nouvelles dispositions si la sécurité l'exige.

<sup>3</sup> Elles veillent à une exploitation efficace au plan énergétique.

<sup>4</sup> S'agissant des installations électriques, l'exploitant au sens de l'art. 46 se substitue à l'entreprise.

#### **Art. 11**            Organisation de l'exploitation

L'organisation de l'exploitation et la dotation en personnel doivent correspondre aux caractéristiques du chemin de fer, aux particularités des installations et des véhicules et tenir compte notamment des exigences que pose l'entretien.

#### **Art. 11a<sup>63</sup>**      Règles de circulation

<sup>1</sup> L'OFT édicte les règles de circulation.

<sup>2</sup> Pour faciliter le trafic international, il peut déclarer que les règles de circulation de l'Etat limitrophe sont applicables sur des tronçons courts et proches de la frontière.

#### **Art. 12<sup>64</sup>**            Prescriptions d'exploitation

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires élaborent les prescriptions nécessaires au service et à l'entretien. Elles veillent à ce que ces prescriptions soient praticables et conviviales.

<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>65</sup> Les prescriptions d'exploitation qui divergent des prescriptions de circulation édictées par l'OFT en vertu de l'art. 17, al. 3, LCdF doivent être soumises à l'OFT pour approbation au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue.

<sup>62</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>63</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).

<sup>64</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>65</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>3</sup> Les entreprises ferroviaires veillent à ce que les utilisateurs des prescriptions d'exploitation disposent des documents nécessaires.

<sup>4</sup> Les utilisateurs du réseau sont tenus de respecter les prescriptions d'exploitation qui, en rapport avec les tronçons utilisés, régissent:

- a. la mise en œuvre des charges relevant du droit public;
- b. le rapport de freinage (y compris le frein d'immobilisation) requis pour une certaine vitesse ainsi que les forces longitudinales et transversales autorisées;
- c. l'utilisation des véhicules moteurs thermiques dans les tunnels;
- d. le profil d'espace libre à observer;
- e. la masse par essieu et la masse par mètre;
- f. la circulation de véhicules avec un grand empattement et des trains très longs;
- g. le captage maximal de la ligne de contact;
- h. la langue de service à employer;
- i. la compatibilité électromagnétique.

<sup>5</sup> L'OFT veille à assurer l'unité des prescriptions d'exploitation ferroviaire.

#### **Art. 12a<sup>66</sup>** Recommandations en matière de technique et d'exploitation

La gestionnaire de l'infrastructure établit des recommandations en matière de technique et d'exploitation. Celles-ci servent à réduire les perturbations de l'exploitation et à attirer l'attention des utilisateurs du réseau sur d'éventuelles causes de dommages. Elles concernent notamment:

- a. la traction sur les déclivités fortes ou longues;
- b. l'usure de l'infrastructure;
- c. la longueur optimale des trains et les charges des attelages, les caractéristiques de marche, la protection contre le déraillement;
- d. la protection des marchandises contre les dommages et le déplacement de la charge.

#### **Art. 12b<sup>67</sup>** Traitement des données par l'OFT

<sup>1</sup> Aux fins de planification du trafic, l'OFT peut demander aux entreprises ferroviaires les données liées aux tronçons visées à l'annexe 3.

<sup>2</sup> Ces données peuvent également être utilisées pour des études et des statistiques et, à ce titre, être transmises à d'autres services de la Confédération ou des cantons.

<sup>66</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).

<sup>67</sup> Introduit par le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

**Art. 13** Principes d'entretien<sup>68</sup>

<sup>1</sup> L'entretien et le renouvellement des ouvrages, installations et véhicules devront satisfaire aux exigences de sécurité de l'exploitation.

<sup>2</sup> L'entretien sera organisé de manière que

- a. l'observation des dispositions légales et des prescriptions établies par l'entreprise soit assurée;
- b. les agents responsables soient constamment au courant de l'état des ouvrages, des installations et des véhicules.

<sup>3</sup> L'entretien sera planifié; on prescrira des processus de travail et on établira des instructions.

**Art. 14<sup>69</sup>** Personnel chargé de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien

<sup>1</sup> La planification, la construction, l'exploitation et l'entretien ne sont confiés qu'à un personnel formé à cet effet.

<sup>2</sup> La direction technique des opérations relatives aux installations électriques, aux éléments électriques de véhicules, de trolleybus et d'installations de trolleybus doit être remise à une personne compétente au bénéfice d'une formation de base en électrotechnique (apprentissage professionnel en électrotechnique, formation équivalente en entreprise ou études dans le domaine électrotechnique), qui a l'expérience du travail sur les installations à courant fort et qui connaît les spécificités locales et les mesures de protection à prendre.

<sup>3</sup> Si la sécurité de l'exploitation impose des exigences particulières, il y a lieu de vérifier périodiquement les connaissances du service et l'état de santé du personnel.

<sup>4</sup> Les entreprises désignent au moins un responsable de l'exploitation et de l'entretien, ainsi qu'un remplaçant.

**Art. 15** Rapports sur l'exploitation et l'entretien

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires renseignent l'OFT sur l'état de leurs ouvrages, installations et véhicules. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) indique les rapports périodiques à fournir à l'OFT.<sup>70</sup>

<sup>1bis</sup> Les entreprises ferroviaires informent dans un délai de 30 jours le service cantonal chargé de la surveillance de la mensuration officielle de toute modification rendant nécessaire une mise à jour de la mensuration officielle.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>69</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>70</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

<sup>71</sup> Introduit par le ch. 3 de l'annexe à l'O du 21 mai 2008, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2008 (RO 2008 2745).

<sup>2</sup> Pour le reste, l'ordonnance du 28 juin 2000 sur les enquêtes en cas d'accidents des transports publics<sup>72</sup> est applicable.<sup>73</sup>

## Chapitre 1a<sup>74</sup> 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>75</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.

<sup>72</sup> RS 742.161

<sup>73</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 2 de l'annexe à l'O du 28 juin 2000 sur les enquêtes en cas d'accident des transports publics, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2000 (RO 2000 2103).

<sup>74</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>75</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

**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>76</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.

**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>77</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. 23j 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>78</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.

<sup>76</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>77</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>78</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.

**Art. 15g** Registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés  
(art. 23/ 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>79</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.

## 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>80</sup>, par les STI ainsi que par l'art. 5 et l'annexe I de la décision 2010/713/UE<sup>81</sup>.

<sup>79</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.

<sup>80</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>81</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'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 et établie par un organisme notifié (art. 15r) est requise pour:

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

<sup>2</sup> L'attestation de conformité doit attester que les constituants d'interopérabilité 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'examen 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>82</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.

<sup>82</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

**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>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<sup>83</sup> 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>84</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>85</sup>, dans les STI et dans la décision 2010/713/UE<sup>86</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.

<sup>83</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>84</sup> RS 946.512

<sup>85</sup> Cf. note relative à l'art. 7, al. 4.

<sup>86</sup> Cf. note relative à l'art. 15j, al. 1.

## 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>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>87</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>88</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.

<sup>87</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

<sup>88</sup> Cf. note relative à l'art. 5g.

**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.

**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.

**Chapitre 2 Ouvrages et installations<sup>89</sup>****Section 1 Caractéristiques géométriques de la voie****Art. 16** Ecartement des rails

L'écartement des rails est le suivant:

pour les chemins de fer à voie normale: 1435 mm

pour les chemins de fer à voie métrique: 1000 mm (voies étroites)

<sup>89</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

pour les chemins de fer à voie spéciale: 1200, 800, 750 mm (voies étroites).

### **Art. 17** Eléments du tracé

Le tracé des lignes de chemins de fer sera choisi de manière à permettre une vitesse de marche régulière. Les éléments (courbes, déclivités, dévers, rayons de raccordement verticaux) seront adaptés au mode d'exploitation envisagé et fixés compte tenu de la sécurité, du confort et de la rentabilité du chemin de fer.

## **Section 2 Distances de sécurité**

### **Art. 18** Profil d'espace libre

<sup>1</sup> Le profil d'espace libre enveloppe l'espace déterminé par le gabarit limite des obstacles et les espaces de sécurité supplémentaires.

<sup>2</sup> Le gabarit limite des obstacles est déterminé à l'aide du contour de référence défini à l'annexe 1 et fixé par l'OFT après entente avec les chemins de fer. Aucun obstacle ne doit pénétrer dans l'espace délimité par ledit gabarit.<sup>90</sup>

<sup>3</sup> Les espaces de sécurité sont: le dégagement à la hauteur des fenêtres, le dégagement de service, le dégagement d'évacuation, l'espace réservé aux voyageurs dans les gares et les distances de sécurité électrique. Les autres espaces, notamment pour permettre l'entretien des installations ferroviaires et le déblaiement de la neige, pour assurer l'acheminement des envois dépassant le gabarit de chargement, pour assurer la vue sur les signaux et pour d'autres besoins de l'exploitation seront fixés selon le cas.

<sup>4</sup> Les chemins de fer fixent pour chaque ligne ou groupe de lignes du réseau ferroviaire le gabarit limite des obstacles et le profil d'espace libre et les soumettent à l'approbation de l'OFT.

### **Art. 19** Voies parallèles en pleine voie

<sup>1</sup> L'entraxe des voies parallèles sera tel que les gabarits limites des obstacles ne s'interpénètrent pas. Il sera augmenté en cas de vitesse élevée.

<sup>2</sup> Des espaces de sécurité supplémentaires seront prévus lorsqu'il y a plus de deux voies parallèles.

### **Art. 20** Voies parallèles dans les gares

Entre les gabarits limites des obstacles des voies parallèles, il sera prévu:

- a. un espace pour les voyageurs lorsque ceux-ci utilisent régulièrement l'entre-voie pour monter dans les trains ou en descendre;
- b. une piste de circulation suffisamment large pour le personnel.

<sup>90</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

**Art. 21** Distances sur les quais<sup>91</sup>

<sup>1</sup> Les pylônes, mâts et autres constructions seront implantés sur les quais de manière à entraver le moins possible le trafic des voyageurs et le transbordement des bagages et des envois postaux.<sup>92</sup>

<sup>2</sup> Aux endroits où les voyageurs montent dans les trains ou en descendent régulièrement, un espace supplémentaire doit leur être réservé entre le gabarit limite des obstacles et les obstacles de grande longueur.

<sup>3</sup> La distance entre le bord du quai et le gabarit limite des obstacles doit être aussi faible que possible.<sup>93</sup>

**Art. 22** Signaux limites de garage

Dans les gares, les points à partir desquels les croisements peuvent s'effectuer sans danger seront munis de signaux limite de garage. Ces signaux ne sont pas nécessaires sur les réseaux de tramways ni dans les gares où les mouvements de manoeuvre sont protégés par des signaux.

**Art. 23** Distances entre les routes et les voies ferrées

<sup>1</sup> Lorsqu'une route est construite parallèlement à une voie ferrée, ou vice versa, il faut prévoir une distance suffisante entre le bord de la chaussée et l'axe de la voie la plus proche.

<sup>2</sup> ...<sup>94</sup>

<sup>3</sup> La voie ferrée sera délimitée de façon visible par rapport à la chaussée parallèle.

**Art. 24** Conservation du domaine ferroviaire

Aucun arbre aucun poteau ou aucune construction ne résistant pas suffisamment au vent et aux agents atmosphériques ne doit se trouver à proximité des voies ferrées s'il y a risque de chute sur celles-ci.

**Section 3** **Infrastructure, ouvrages d'art et dispositifs de protection**<sup>95</sup>**Art. 25** Infrastructure

L'infrastructure sera conçue en fonction du trafic prévisible et pour une longue durée.

<sup>91</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).

<sup>92</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).

<sup>93</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).

<sup>94</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>95</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

**Art. 26** Ponts ferroviaires

<sup>1</sup> Les ponts, de même que les ouvrages soumis à des sollicitations analogues doivent être dimensionnés conformément aux normes fixées pour les différents genres de chemins de fer et les diverses charges. Pour les cas particuliers, les charges seront déterminées de concert avec l'OFT.

<sup>2</sup> Les ponts seront conçus de manière à pouvoir supporter les charges de véhicules déraillés sans qu'il en résulte de grands dommages aux éléments porteurs principaux.

<sup>3</sup> Sur les ponts, le ballastage de la voie sera semblable à celui des tronçons adjacents.

**Art. 27**<sup>96</sup> Ouvrages à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer

<sup>1</sup> Les ouvrages à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer doivent être construits et protégés de manière à garantir une protection appropriée des passagers ainsi que des utilisateurs de l'ouvrage contre les dangers provoqués par des véhicules ferroviaires qui ont déraillé et quittent la voie.

<sup>2</sup> Dans les cas où, pour un ouvrage existant, le risque de choc est augmenté de manière significative par des modifications de l'infrastructure ou de l'exploitation ferroviaires, une protection appropriée doit être assurée par l'entreprise de chemin de fer.

<sup>3</sup> Dans les cas où, pour un ouvrage existant, le risque de choc est augmenté de manière significative par des modifications apportées à l'ouvrage lui-même ou à son utilisation, une protection appropriée doit être assurée par le propriétaire.

<sup>4</sup> Là où il y a danger que des véhicules routiers ou leur chargement puissent échouer sur la voie ferrée, des dispositifs de protection adéquats doivent être mis en place par le propriétaire de la route ou de la voie ferrée qui est source du danger.

<sup>5</sup> Les installations de transport par conduites à proximité, au-dessus et au-dessous du chemin de fer doivent être réalisées de manière à ce que les actions statiques, dynamiques, électriques ou électrochimiques n'affectent pas la sécurité du chemin de fer.

**Art. 28**<sup>97</sup> Tunnels et galeries

Dans les tunnels et les galeries, des niches de protection pour le personnel seront aménagées à intervalles réguliers; leur emplacement sera signalé de manière bien visible. On peut y renoncer dans les cas où la sécurité du personnel est assurée par d'autres mesures.

**Art. 29** Mesures de protection contre les effets du courant électrique

Des mesures de protection appropriées seront prises contre les dangers et les effets nuisibles du courant électrique.

<sup>96</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>97</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).



**Art. 30**<sup>98</sup>**Section 4 Superstructure****Art. 31**<sup>99</sup> Construction de la voie et matériel de voie

Le DETEC<sup>100</sup> désigne les règlements, normes et cahiers des charges qui s'appliquent aux matériaux de superstructure et à leur mise en œuvre.

**Art. 32** Branchements

<sup>1</sup> Les branchements doivent garantir un guidage irréprochable ainsi qu'un roulement régulier et sans à-coups des roues de tous les véhicules.

<sup>2</sup> ...<sup>101</sup>

**Art. 33** Crémaillères

<sup>1</sup> La sécurité à la rupture, les conditions d'engrènement et la sécurité contre le risque de déraillement ne doivent pas être influencées défavorablement par la charge ou par l'usure de la crémaillère.

<sup>2</sup> Les tronçons à crémaillère seront aménagés de manière que les convois puissent s'y arrêter et aborder ou quitter la crémaillère en toute sécurité.

**Section 5 Gares****Art. 34** Généralités

<sup>1</sup> Les gares seront aménagées de manière que les voies de circulation puissent être parcourues à la vitesse autorisée sur la ligne.

<sup>2</sup> La déclivité des voies ne doit pas dépasser 2 ‰ dans les gares où les trains sont formés ou disloqués et où des véhicules sont garés.

<sup>3</sup> Les accès aux quais seront, si possible, aménagés de manière que les voyageurs ne soient pas obligés de traverser les voies.

<sup>4</sup> Les quais doivent être conçus et équipés pour qu'ils puissent être utilisés en sécurité par le public.<sup>102</sup>

<sup>98</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 12 nov. 2003, avec effet au 14 déc. 2003 (RO **2003** 4289).

<sup>99</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1999** 1083).

<sup>100</sup> Nouvelle expression selon le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5959). Il a été tenu compte de cette mod. dans tous le texte.

<sup>101</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO **2009** 5991).

<sup>102</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO **2009** 5991).

<sup>5</sup> Les noms des gares doivent être apposés de manière bien visible pour les voyageurs.

**Art. 35**            Butoirs

Les extrémités des voies seront munies de butoirs.

**Art. 36**            Bâtiments des gares

<sup>1</sup> Les bâtiments comprendront les locaux nécessaires à l'activité du personnel d'exploitation.

<sup>2</sup> Une salle d'attente sera mise à la disposition des voyageurs. On peut y renoncer pour les lignes de tramways et celles de chemins de fer sur lesquelles la fréquence de passage est élevée.

<sup>3</sup> Dans l'aménagement des bâtiments, il sera tenu compte des dangers dus aux lignes de contact.

**Section 6<sup>103</sup> Protection et signalisation des passages à niveau**

**Art. 37**            Définition

Les passages à niveau sont des intersections, sur un même plan, entre des voies de chemins de fer situées sur une plate-forme indépendante et des routes ou des chemins.

**Art. 37a**          Interdiction

Aucun passage à niveau n'est admis sur les tronçons et dans les gares où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 160 km/h.

**Art. 37b**          Généralités

<sup>1</sup> Les passages à niveau doivent, selon la charge de trafic et les risques, soit être supprimés, soit être munis de signaux ou d'installations de sorte qu'on puisse les traverser et les emprunter en toute sécurité.

<sup>2</sup> La signalisation et la régulation de la circulation sur le passage à niveau sont déterminées par le mode d'exploitation du chemin de fer.

**Art. 37c**          Signaux et installations

<sup>1</sup> Les passages à niveau doivent être équipés d'installations de barrières ou de demi-barrières.<sup>104</sup>

<sup>103</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 12 nov. 2003, en vigueur depuis le 14 déc. 2003 (RO **2003** 4289).

<sup>104</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO **2014** 3169).

<sup>2</sup> Lorsque les passages à niveau sont équipés de demi-barrières, les trottoirs doivent être munis de barrières.

<sup>3</sup> Les dérogations suivantes sont possibles par rapport à l'al. 1 :

a.<sup>105</sup> aux passages à niveau où la mise en place de barrières ou de demi-barrières génère des coûts disproportionnés et où la circulation des piétons est inexistante ou faible, les barrières ou demi-barrières peuvent être remplacées d'un côté de la voie par des signaux à feux clignotants et de l'autre par une installation de demi-barrières;

b.<sup>106</sup> aux passages à niveau où le trafic routier est faible, on admet des installations de signaux à feux clignotants ou des installations de barrières à ouverture sur demande;

bbis.<sup>107</sup> les passages à niveau situés sur des tronçons à voie unique où le trafic routier est très faible et où les conditions de visibilité sont suffisantes peuvent être équipés d'installations de signaux lumineux sans barrière qui assurent l'arrêt du trafic routier de façon sûre en cas de défaillance;

c.<sup>108</sup> si les conditions de visibilité sont suffisantes ou si les véhicules ferroviaires émettent des signaux d'avertissement appropriés en cas de conditions de visibilité temporairement insuffisantes, les passages à niveau peuvent être signalés par des croix de Saint-André seules à condition que:

1. la route ou le chemin ne soit ouvert qu'à la circulation des piétons et que celle-ci soit faible, ou que
2. la circulation routière soit faible et le trafic ferroviaire lent, ou que
3. la route ou le chemin serve exclusivement à l'exploitation agricole (chemin agricole), qu'elle ne desserve pas de bien-fonds habité et qu'elle ne soit ouverte, vu la signalisation, qu'à un cercle limité de personnes; le gestionnaire de l'infrastructure doit instruire ces personnes en la matière;

d.<sup>109</sup> aux passages à niveau qui sont parcourus selon les dispositions d'exploitation des tramways formulées dans les prescriptions suisses de circulation des trains, il est suffisant de poser le signal «Tramway ou chemin de fer routier» visé à l'art. 10, al. 4, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière<sup>110</sup>; si nécessaire, ce signal doit être complété par des installations de signaux lumineux ;

<sup>105</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>106</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>107</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>108</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>109</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>110</sup> RS 741.21

e.<sup>111</sup> lorsque les voies servent uniquement aux mouvements de manœuvre, aucun signal ni installation n'est nécessaire si la circulation routière est réglée par le personnel d'exploitation lors de l'exécution de mouvements de manœuvre.

<sup>4</sup> Au lieu de signaux à feux clignotants, des signaux lumineux peuvent être utilisés, lorsque le passage à niveau:

- a. est équipé d'une installation de passage à niveau sans barrière et se trouve à une intersection où le trafic routier est réglé par des signaux lumineux; ou
- b. est équipé des deux côtés de la voie d'une installation de barrières ou de barrières à ouverture sur demande.<sup>112</sup>

<sup>4bis</sup> Aux passages à niveau munis de demi-barrières, les signaux à feux clignotants peuvent être complétés par des signaux lumineux à condition que le passage à niveau se trouve à une intersection où le trafic routier est réglé par des signaux lumineux.<sup>113</sup>

<sup>5</sup> ...<sup>114</sup>

<sup>6</sup> La pose des signaux avancés et des marques routières nécessaires pour garantir la sécurité du passage à niveau est régie par l'OSR.

#### **Art. 37d**<sup>115</sup> Installations de passage à niveau

Les art. 38 et 39 s'appliquent aux installations de commande et de protection de passages à niveau. Font exception les installations de signaux lumineux complétant les passages à niveau conformément à l'art. 37c, al. 3, let. d.

#### **Art. 37e**<sup>116</sup>

#### **Art. 37f**<sup>117</sup> Mesures de remplacement lors de la suppression de passages à niveau

Si la suppression d'un passage à niveau entraîne l'impraticabilité d'une partie du réseau de chemins pédestres inscrit dans les plans cantonaux, le remplacement se fait conformément à l'art. 7 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre<sup>118</sup>.

<sup>111</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>113</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>114</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, avec effet au 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>115</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>116</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>117</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>118</sup> RS 704

**Section 7 Installations de sécurité et applications télématiques<sup>119</sup>****Art. 38<sup>120</sup> Principes**

<sup>1</sup> Les installations de sécurité et les applications télématiques doivent être conçues, construites, exploitées et entretenues de manière à permettre une exploitation ferroviaire sûre et fiable.

<sup>2</sup> Pour les applications télématiques, seules celles qui sont directement liées à la sécurité et à la fiabilité de l'exploitation ferroviaire sont soumises aux dispositions de la présente section.

<sup>3</sup> Les installations de sécurité et les applications télématiques peuvent faire partie intégrante aussi bien de l'infrastructure que des véhicules. Les caractéristiques, l'exploitation et l'entretien de ces installations de sécurité ainsi que de ces applications télématiques doivent être coordonnés.<sup>121</sup>

<sup>4</sup> Afin de garantir la sécurité des chemins de fer ou pour atteindre d'autres objectifs d'ordre supérieur, l'OFT peut décider:

- a. quels tronçons et quels véhicules doivent être équipés de quels genres d'installations de sécurité et d'applications télématiques;
- b. dans quelle mesure les installations de sécurité et les applications télématiques doivent être compatibles avec d'autres installations ou applications et avec les véhicules.<sup>122</sup>

**Art. 39<sup>123</sup> Installations de sécurité**

<sup>1</sup> Les convois sur les installations de voies doivent être commandés et protégés par des installations de sécurité.

<sup>2</sup> Les installations de sécurité doivent être conçues, construites, exploitées et entretenues de telle sorte que les circulations de trains et les mouvements de manœuvre soient commandés et sécurisés de façon sûre et fiable. Pour cela, il faut:

- a. tenir compte des conditions d'exploitation, ainsi que des caractéristiques du système ferroviaire et des constructions;
- b. prendre en considération les mises en danger prévisibles;
- c. assurer une haute disponibilité;
- d. assurer que l'exploitation ferroviaire est commandée et surveillée conformément aux processus et aux prescriptions d'exploitation.

<sup>119</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>120</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>121</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>122</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>123</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

- <sup>3</sup> Les installations de sécurité servent en particulier à :
- a. la commande et la protection de parcours;
  - b. la signalisation;
  - c. le contrôle de la marche des trains;
  - d. la manœuvre et la protection des aiguilles;
  - e. le contrôle de l'état libre de la voie et la localisation des convois;
  - f. la commande et la protection d'installations de passages à niveau.

**Art. 40**<sup>124</sup> Dispositifs de contrôle des trains

<sup>1</sup> Pour contrôler si les véhicules satisfont aux exigences d'une exploitation sûre, les gestionnaires d'infrastructure peuvent avoir recours à des dispositifs de contrôle des trains. Ces dispositifs surveillent les trains à leur passage pour détecter des irrégularités telles que boîtes chaudes, freins enrayés, déplacements de charge, surcharges, dépassements de gabarit, foyers d'incendie, fuites de produits chimiques, forces de pression inadmissibles du pantographe et autres.

<sup>2</sup> La nécessité des dispositifs de contrôle des trains ainsi que leur emplacement, leur type, leur aménagement et leur mise en réseau sont définis en fonction des facteurs de risque, des conditions d'exploitation et des caractéristiques relatives au trafic et à la construction.

<sup>3</sup> Les gestionnaires d'infrastructure du réseau à voie normale coordonnent la planification, la construction et l'exploitation de leurs dispositifs de contrôle des trains. Ils établissent un concept pour l'ensemble du réseau et le soumettent à l'OFT pour approbation.

**Section 8**  
**Systèmes d'avertissement des personnes sur les voies et aux abords de celles-ci**<sup>125</sup>

**Art. 41**<sup>126</sup>

<sup>1</sup> Les systèmes d'avertissement des personnes effectuant des travaux sur et aux abords des voies doivent garantir:

- a. que le personnel sur les chantiers, compte tenu du respect des prescriptions, soit protégé contre les mises en danger par l'exploitation ferroviaire; et

<sup>124</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>125</sup> Anciennement avant l'art. 44. Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009 (RO 2009 5991). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>126</sup> Anciennement art. 44. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

- b. que la sécurité de l'exploitation ferroviaire ne soit pas entravée dans les zones des chantiers.

<sup>2</sup> Pour les systèmes mobiles d'avertissement, une autorisation d'exploiter de l'OFT est requise.

## Section 9 Installations électriques<sup>127</sup>

### Art. 42<sup>128</sup> Exigences de sécurité

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

<sup>2</sup> Il y a lieu de prendre toutes les mesures de protection proportionnées propres à éviter les mises en danger.

<sup>3</sup> Les exigences de sécurité et d'exploitation ferroviaire l'emportent sur d'autres exigences, notamment esthétiques.

### Art. 43<sup>129</sup> Exigences en matière de prévention des perturbations

Les installations électriques et les installations ou éléments d'installations qui y sont raccordés doivent être planifiés, construits, exploités et entretenus de sorte que, dans toutes les situations d'exploitation:

- a. l'exploitation d'autres installations et dispositifs électrotechniques ne soit pas perturbée de manière inacceptable;
- b. leur propre exploitation ne soit pas perturbée de manière inacceptable par d'autres installations et dispositifs électrotechniques.

### Art. 44<sup>130</sup> Planification et construction

Les dispositions de la présente ordonnance et ses dispositions d'exécution sont applicables aux installations et éléments d'installations électriques suivants:

- a. installations de production et de conversion du courant de traction;
- b. installations de distribution du courant de traction;

<sup>127</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>128</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>129</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>130</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

- c. installations de la ligne de contact;
- d. installations de retour du courant de traction et de mise à la terre;
- e. installations électriques spécifiquement ferroviaires;
- f. technique de protection et installations de la technique de télésurveillance et d'acquisition de données;
- g. éléments électriques des véhicules.

**Art. 45**<sup>131</sup> Travaux sur des installations électriques ou à proximité de telles installations

<sup>1</sup> Le personnel n'est autorisé à effectuer des travaux sur des installations électriques ou à proximité de telles installations que s'il est protégé contre les dangers du courant électrique. Il y a notamment lieu de mettre les installations en court-circuit et d'effectuer la mise à la terre ou la connexion avec le conducteur de retour de manière à éviter tout risque.

<sup>2</sup> Le personnel doit être formé et équipé pour les travaux à effectuer.

<sup>3</sup> Lors de la planification et de l'exécution des travaux, il faut respecter des distances de sécurité et des mesures de sécurité particulières.

**Art. 46**<sup>132</sup> Exploitation et entretien des installations électriques

<sup>1</sup> L'exploitant responsable d'une installation électrique (exploitant) en garantit l'exploitation en toute sécurité et l'entretien ; il garantit également l'exploitation en toute sécurité et l'entretien des équipements électriques requis à cet effet.

<sup>2</sup> Il édicte les prescriptions d'exploitation nécessaires en veillant à leur praticabilité et à leur convivialité. Il les présente à l'OFT en temps utile, en règle générale trois mois avant la date de l'entrée en vigueur prévue.

<sup>3</sup> Il veille à ce que des mises en danger soient évitées grâce à des instructions, des mesures de précaution et des attestations. Il documente ces instructions, mesures de précaution et attestations et les présente à l'OFT à la demande de celui-ci.

<sup>4</sup> Il fixe les mesures de protection propres à éviter toute mise en danger en accord avec les tiers qui interviennent sur ses installations électriques ou à proximité de celles-ci.

<sup>131</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>132</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).



## Chapitre 3 Véhicules<sup>133</sup>

### Section 1 Principes de construction

**Art. 47<sup>134</sup>** Contraintes concernant les poids et gabarit des véhicules et des chargements

<sup>1</sup> Les véhicules doivent être construits compte tenu de la superstructure, des ouvrages d'art et des conditions d'exploitation.

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

<sup>3</sup> Les véhicules et les chargements, compte tenu des conditions figurant dans les dispositions d'exécution relatives au comportement des véhicules, ne doivent pas, en règle générale, dépasser le contour de référence.

**Art. 48** Principes de construction

<sup>1</sup> Les organes de roulement seront construits de manière à assurer la sécurité de marche des véhicules.

<sup>2</sup> Les véhicules doivent reposer sur les essieux par l'intermédiaire de ressorts. La répartition de la charge sur les roues ne doit pas affecter la sécurité contre le risque de déraillement, quelle que soit la charge admissible des véhicules.

<sup>3</sup> La construction, les matériaux et l'aménagement intérieur des caisses de voitures doivent procurer aux voyageurs la plus grande protection possible, ainsi qu'un confort convenable.

<sup>4</sup> Les dispositifs de commande et de contrôle doivent, si possible, être conçus de manière à signaler les dérangements susceptibles de diminuer la sécurité.

<sup>5</sup> Les véhicules seront munis d'appareils de choc et de traction, ainsi que de points d'application pour les appareils de levage.

<sup>6</sup> Des mesures seront prises contre l'échauffement et la projection d'étincelles dus au freinage.

<sup>7</sup> Sous certaines conditions, des simplifications sont admises pour les véhicules de service.

<sup>8</sup> Les pantographes doivent être placés de façon à ce qu'ils engendrent une surlargeur du profil d'espace libre en courbe aussi minime que possible.<sup>135</sup>

<sup>133</sup> Anciennement avant l'art. 46.

<sup>134</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>135</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>9</sup> Les véhicules doivent être compatibles avec les installations de sécurité et les applications télématiques. Les exigences que doivent remplir les installations de sécurité et les applications télématiques installées sur les véhicules sont réglées aux art. 38 et 39.<sup>136</sup>

<sup>10</sup> Dans la mesure où le présent chapitre ne contient pas de dispositions particulières, les exigences auxquelles les éléments électriques des véhicules doivent satisfaire sont définies aux art. 42 à 46.<sup>137</sup>

#### **Art. 49** Freins

<sup>1</sup> Les freins des véhicules ferroviaires doivent:

- a. garantir en tout temps un arrêt sûr des véhicules;
- b. permettre une marche sûre à la vitesse autorisée;
- c. empêcher une dérive inopinée des véhicules.<sup>138</sup>

<sup>1bis</sup> Les véhicules ferroviaires seront, en règle générale, munis des freins suivants:

- a. un frein automatique:
  1. qui permette de s'arrêter à tout instant,
  2. qui, en cas de rupture d'attelage, agisse automatiquement sur chaque partie du convoi,
  3. qui puisse être actionné depuis chaque véhicule transportant des personnes, et
  4. dont l'action persiste pendant une durée suffisante, indépendamment de toute source d'énergie extérieure au véhicule;
- b. un frein d'immobilisation qui permette d'assurer le véhicule contre les dérives inopinées; les véhicules du trafic international sont soumis aux conventions y relatives.<sup>139</sup>

<sup>2</sup> En outre, l'art. 52 s'applique aux véhicules moteurs et aux convois des chemins de fer à adhérence, et l'art. 60 aux chemins de fer à crémaillère.

<sup>3</sup> Les freins devront satisfaire aux conditions suivantes:

- a. l'effort de freinage doit être fixé en fonction du coefficient moyen d'adhérence existant généralement entre la roue et le rail;
- b. l'action du frein doit pouvoir être maintenue constante, dans la limite de l'usure admise;

<sup>136</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009 (RO 2009 5991). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>137</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>138</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>139</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

- c. l'action du frein ne doit pas être entravée par le jeu de la suspension du véhicule;
- d. le bon fonctionnement des freins doit pouvoir être contrôlé par un essai à l'arrêt;
- e. le freinage ne doit pas pouvoir être entravé lorsque des éléments du système de frein sont utilisés dans un autre but.

**Art. 50**            Equipement et signes distinctifs

<sup>1</sup> Les véhicules seront munis des objets d'équipement nécessaires à l'exploitation et à la sécurité.

<sup>2</sup> Les convois seront équipés de chasse-pierres. Sur les rames de tramways, on placera en tête, au lieu de cet élément, un dispositif de protection empêchant que des personnes puissent passer sous les roues.

<sup>3</sup> La tête et la queue de chaque train doivent être signalisées conformément aux prescriptions. Il faut pouvoir donner des signaux d'avertissement acoustiques en avant du train.

<sup>4</sup> Les véhicules porteront les inscriptions nécessaires au personnel de l'exploitation et aux usagers.

**Section 2**  
**Véhicules moteurs et convois des chemins de fer à adhérence**

**Art. 51**            Généralités

<sup>1</sup> Les véhicules moteurs de ligne seront munis de dispositifs réduisant le patinage et le glissement des roues.

<sup>2</sup> Les dispositions de la section 4 s'appliquent à la construction des parties mécaniques des automotrices.

**Art. 52**            Freins

<sup>1</sup> Les véhicules moteurs seront équipés, en plus du frein automatique, d'un frein qui permette d'arrêter à tout moment le véhicule haut le pied.

<sup>2</sup> Les convois seront munis d'un frein de sécurité indépendant de l'adhérence entre la roue et le rail lorsque:

- a. ils circulent sur des lignes établies en chaussée, sur lesquelles la vitesse n'est pas réduite de manière appropriée, cette règle étant aussi valable pour les tramways;
- b. ils circulent sur des lignes avec plate-forme indépendante présentant une déclivité de plus de 60 ‰.

**Art. 53** Cabine de conduite

<sup>1</sup> Les convois doivent avoir au moins une cabine de conduite dotée de tous les dispositifs permettant au mécanicien de conduire le train en toute sécurité.

<sup>2</sup> Les convois destinés au service sans mécanicien seront munis d'une cabine de conduite de secours.

**Art. 54** Indicateur de vitesse

<sup>1</sup> Chaque cabine de conduite sera équipée d'un tachymètre à cadran; l'un d'eux au moins doit enregistrer sur bande continue.

<sup>2</sup> On doit pouvoir analyser avec précision la variation de la vitesse pendant le freinage des tramways et des convois qui franchissent de nombreux passages à niveau ou des tronçons établis en chaussée.

<sup>3</sup> Sur les tramways et sur les convois remorqués par des véhicules moteurs de manœuvre, il suffit de disposer d'un tachymètre qui enregistre la variation de la vitesse seulement sur le dernier tronçon parcouru.

**Art. 55**<sup>140</sup> Dispositifs de sécurité et contrôle de la marche des trains

<sup>1</sup> En règle générale, les convois seront munis de dispositifs de sécurité capables de provoquer l'arrêt du train sur n'importe quel tronçon en cas de malaise du conducteur.

<sup>2</sup> Sur les tronçons équipés en conséquence, le contrôle de la marche des trains doit être capable de provoquer l'arrêt du train.

<sup>3</sup> Dès que les dispositifs de sécurité ou le contrôle de la marche des trains entrent en action, l'efficacité de freinage du frein ainsi actionné devra rester constante pendant une durée suffisante.

<sup>4</sup> La présence d'un système automatique de marche et de freinage ne doit pas entraver l'action des dispositifs de sécurité.

**Art. 56** Transmission d'informations entre les installations fixes et les véhicules

Dans la mesure où la transmission d'informations entre les installations fixes et les véhicules remplit des fonctions de sécurité, une sûreté de fonctionnement et une fiabilité suffisante doivent être garanties.

**Art. 57** Véhicules moteurs thermiques

Les installations spéciales des véhicules moteurs thermiques seront conformes aux exigences figurant dans les dispositions d'exécution<sup>141</sup>.

<sup>140</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO 2009 5991).

<sup>141</sup> RS 742.141.11

### Section 3

## Véhicules moteurs et convois des chemins de fer à crémaillère

#### Art. 58 Généralités

<sup>1</sup> Les véhicules moteurs et les convois des chemins de fer à crémaillère sont soumis aux mêmes exigences que les chemins de fer à adhérence si les dispositions de la présente section n'en disposent pas autrement.

<sup>2</sup> La sécurité contre le risque de déraillement doit être garantie dans tous les cas extrêmes pouvant se produire sur l'ensemble de la ligne.

<sup>3</sup> Les appareils de choc et de traction doivent répondre aux conditions particulières des chemins de fer à crémaillère.

#### Art. 59 Equipement particulier aux véhicules moteurs

<sup>1</sup> Les véhicules moteurs seront pourvus d'au moins deux roues dentées pouvant être freinées. Sur les véhicules à bogies, ces roues doivent être réparties sur plusieurs bogies. En outre, elles doivent présenter des conditions d'engrènement suffisantes.

<sup>2</sup> Lorsque l'effort de freinage transmis peut dépasser, par suite de dérangement, la limite calculée pour déterminer la sécurité contre le risque de déraillement, on intercalera un limiteur de couple entre la transmission et la roue dentée. Ce dispositif ne doit pas être placé entre l'organe de freinage du frein d'arrêt mécanique et la roue dentée. On peut, aux conditions fixées dans les dispositions d'exécution<sup>142</sup>, renoncer à ce dispositif si la pente ne dépasse 125 ‰ sur aucun tronçon de la ligne.

<sup>3</sup> Les véhicules moteurs doivent être équipés d'un dispositif de déclenchement de freinage sûr, qui provoque automatiquement l'arrêt du train au moyen d'un des freins d'arrêt mécaniques dès que la vitesse maximale autorisée est dépassée à la descente.<sup>143</sup>

<sup>4</sup> Les véhicules moteurs doivent être équipés d'un dispositif empêchant automatiquement le recul. Il en va de même pour les véhicules qui, dans le même sens de marche, circulent tant sur des rampes que sur des pentes.<sup>144</sup>

#### Art. 60 Freins

<sup>1</sup> Les convois devront posséder les dispositifs de freinage suivants:

- a. un frein pour marche à vitesse constante pour le poids maximal du train. Ce frein devra pouvoir maintenir à la descente la vitesse normale à charge complète; il doit pouvoir aussi la réduire à 50 % au moins de la vitesse autorisée sur la pente en question et la maintenir;

<sup>142</sup> RS 742.141.11

<sup>143</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>144</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

- b. deux freins d'arrêt mécaniques indépendants pour la descente.
- <sup>2</sup> Les freins d'arrêt mécaniques doivent satisfaire aux conditions suivantes:
- a. un de ces freins au moins doit être construit comme frein à crémaillère proprement dit;
  - b. chacun de ces freins doit être à même, lors de la descente, d'arrêter le train en toute sécurité. Sur des pentes ne dépassant pas 125 ‰ et aux conditions fixées dans les dispositions d'exécution<sup>145</sup>, il peut être dérogé à cette règle, l'action d'un autre frein pouvant être prise en considération;
  - c. à la montée, en palier et sur de faibles contre-pentes, il suffit que l'un de ces freins soit efficace;
  - d. à la descente et, en règle générale, également à la montée, un de ces freins doit être modérable au serrage et au desserrage;
  - e.<sup>146</sup> un de ces freins doit pouvoir être actionné à la main en tout temps;
  - f. les deux freins doivent pouvoir être actionnés depuis la cabine de conduite desservie si le frein qui assure la sécurité contre le recul ne peut être armé avant la montée. Il faut que le mécanicien puisse les actionner par deux systèmes distincts.

<sup>3</sup> Au passage sur les entrées et les sorties de crémaillère des chemins de fer mixtes à adhérence et à crémaillère, l'effort de freinage nécessaire pour arrêter le train doit toujours être à disposition.

#### **Art. 61** Traction multiple

<sup>1</sup> En traction multiple, le frein pour marche à vitesse constante et les freins d'arrêt de chaque composition partielle doivent satisfaire aux conditions de l'art. 60; il en va de même pour l'ensemble du train lorsque le frein correspondant de tous les véhicules entre en action en même temps.

<sup>2</sup> En traction multiple, le frein d'arrêt mécanique doit agir simultanément dans tout le train en cas de freinage d'urgence ou lorsqu'il est actionné par un dispositif de contrôle.

<sup>3</sup> La traction multiple sans télécommande n'est pas autorisée sur les déclivités supérieures à 125 ‰.

#### **Art. 62** Trains avec véhicules remorqués

<sup>1</sup> Les conditions suivantes doivent être remplies pour que des véhicules puissent être remorqués à la montée sur des rampes égales ou inférieures à 250 ‰:

- a. le train doit être muni d'un frein selon l'art. 49, al. 1, let. a;

<sup>145</sup> RS 742.141.11

<sup>146</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

- b. n'importe quelle partie du train doit pouvoir être parfaitement assurée contre la dérive en temps utile et sur la plus forte rampe.

<sup>2</sup> Ces conditions sont également valables par analogie pour la descente lorsque le véhicule moteur est attelé en amont.

#### **Art. 63** Dispositifs de sécurité des convois

<sup>1</sup> Les convois doivent être munis des dispositifs de sécurité suivants:

- a.<sup>147</sup> un dispositif de sécurité assorti d'un contrôle de vigilance qui, lorsqu'il entre en action, arrête le train en toute sécurité sur n'importe quel tronçon; le contrôle de vigilance peut être supprimé lorsque la voie est équipée d'installations garantissant le même degré de sécurité;
- b. un dispositif permettant aux voyageurs de provoquer l'arrêt du train ou un dispositif leur permettant de signifier au mécanicien d'arrêter le train;
- c. un dispositif (p. ex. avec interdépendance des circuits) qui actionne automatiquement un frein d'arrêt mécanique ou qui engage le mécanicien à arrêter le train, au cas où une panne de la commande (tension, pression) entraverait le fonctionnement normal du frein pour marche à vitesse constante, du dispositif de freinage en cas d'excès de vitesse, du dispositif de sécurité ou du contrôle de vigilance.

<sup>2</sup> Le dispositif de sécurité doit agir sur un frein totalement indépendant des sources d'énergie extérieures au véhicule. Si l'arrêt a été obtenu par un autre frein, un deuxième frein, lui aussi complètement indépendant des sources d'énergie extérieures au véhicule, doit alors entrer en action et maintenir le train à l'arrêt. On peut renoncer à ces dispositions si, à part le mécanicien, d'autres agents accompagnent le train.

<sup>3</sup> Ces dispositions sont valables par analogie lorsqu'il existe un dispositif automatique de marche et de freinage.

<sup>4</sup> En règle générale, le dispositif pour le freinage en cas d'excès de vitesse doit agir sur l'un des deux freins d'arrêt mécaniques, le dispositif de sécurité devant agir sur l'autre.

#### **Art. 64** Cabine de conduite amont

Pour la montée, on peut installer à la place de la cabine de conduite un dispositif permettant de conduire le train de manière satisfaisante.

<sup>147</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

## Section 4 Voitures et wagons des chemins de fer à adhérence

### Art. 65 Généralités

En règle générale, les voitures à voyageurs et les fourgons seront de construction fermée. Il doit être possible de circuler d'un bout à l'autre du véhicule et lorsque les conditions d'exploitation ou les caractéristiques de la ligne l'exigent, de passer d'un véhicule à l'autre.

### Art. 66 Portes

<sup>1</sup> Les portes d'accès doivent pouvoir être utilisées sans danger. Elles seront pourvues de dispositifs de fermeture efficaces empêchant toute ouverture intempestive.

<sup>2</sup> Les portes télécommandées doivent être pourvues des dispositifs qui indiquent leur état de fermeture dans la cabine de conduite et qui empêchent qu'elles coïncident des personnes.<sup>148</sup>

<sup>3</sup> Les portes latérales coulissantes des fourgons et des compartiments à bagages doivent être munies d'un dispositif empêchant qu'elles ne se ferment intempestivement. Lorsque les portes sont ouvertes, il doit être possible de placer une barre de protection.

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

### Art. 67 Véhicules spéciaux

Les véhicules spéciaux, en particulier ceux qui permettent l'acheminement de wagons entre les lignes de réseaux à écartements différents, ainsi que les wagons à marchandises de type spécial, doivent satisfaire, par analogie, aux dispositions de la présente ordonnance.

## Section 5 Voitures et wagons des chemins de fer à crémaillère

### Art. 68 Généralités

<sup>1</sup> Les voitures et wagons des chemins de fer à crémaillère sont soumis aux prescriptions applicables aux chemins de fer à adhérence, à moins que les art. 68 et 69 ou les dispositions d'exécution<sup>149</sup> ne prévoient autre chose.

<sup>2</sup> La sécurité contre le risque de déraillement doit être assurée, par analogie, comme pour les véhicules moteurs des chemins de fer à crémaillère.

<sup>148</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO 2011 6233).

<sup>149</sup> RS 742.141.11



**Art. 69** Freins

<sup>1</sup> Chaque wagon ou voiture doit être pourvu

- a. d'un frein à crémaillère ou d'un frein combiné adhérence-crémaillère pour circuler sur les tronçons à crémaillère;
- b. d'un frein à adhérence pour circuler sur les tronçons à adhérence.

<sup>2</sup> Chaque véhicule doit pouvoir être maintenu à l'arrêt, même à pleine charge, sur la pente la plus forte au moyen de l'un des freins mentionnés sous ch. 1, let. a, actionné directement.

<sup>3</sup> On peut renoncer au frein à crémaillère si les circonstances le justifient.

**Section 6 Installations sous pression des véhicules****Art. 70**

<sup>1</sup> Les parties sous pression des installations pneumatiques, hydrauliques et à vapeur, fixées à un véhicule et servant à son exploitation, doivent pouvoir être contrôlées aisément.

<sup>2</sup> Avant d'être mises en service, elles feront l'objet d'épreuves de pression.

**Chapitre 4 Exploitation****Section 1 Préalables****Art. 71**<sup>150</sup>**Art. 72**<sup>151</sup> Personnel d'exploitation des gares

La dotation des gares en personnel d'exploitation dépend des exigences en matière de réglementation et de sécurisation de la circulation des trains et des mouvements de manœuvre. Il y a lieu de tenir compte notamment des exigences en matière de sécurité, de construction et d'équipement technique des installations ainsi que du type et de l'ampleur du trafic (en particulier du nombre de voyageurs et du type et de la quantité de marchandises).

**Art. 73** Désignation des installations ferroviaires et des trains

<sup>1</sup> Les diverses parties des installations ferroviaires seront désignées de manière à faciliter l'information des voyageurs et à répondre aux besoins du service.

<sup>2</sup> Chaque train sera désigné conformément à sa tâche.

<sup>150</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2010 (RO **2009** 5991).

<sup>151</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

**Art. 74** Exclusion des personnes étrangères au service

Seul le personnel chargé du service, des contrôles ou des travaux d'entretien est autorisé à se trouver sur les lieux de travail importants du point de vue de la sécurité, tels que cabines de conduite, postes d'enclenchement et locaux d'appareillage. Toute dérogation implique une autorisation expresse de l'entreprise.

**Section 2 Formation et conduite des trains****Art. 75**<sup>152</sup> Formation des trains

<sup>1</sup> Les trains ne seront formés que de véhicules dont la construction et le chargement remplissent les conditions d'une exploitation sûre.

<sup>2</sup> En cas de doute concernant les limites physiques ou la sécurité de l'exploitation des trains prévus pour la circulation, des courses d'essai ou de mesure doivent avoir lieu avant le début du service.

**Art. 76** Vitesse<sup>153</sup>

<sup>1</sup> La vitesse de marche maximale est fixée en fonction des données suivantes:

- a. les caractéristiques de la ligne;
- b. les installations de sécurité et les branchements;
- c. les caractéristiques des véhicules;
- d. la formation du train;
- e. les freins;
- f. les conditions d'exploitation.

<sup>2</sup> Le DETEC fixe dans les dispositions d'exécution (notamment en fonction de la pente, des installations et des véhicules) les vitesses maximales admises en général.<sup>154</sup>

<sup>3</sup> En outre, les prescriptions sur la circulation des trains édictées par l'OFT en vertu de l'art. 17, al. 3, LCdF et les prescriptions d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire sont déterminantes pour la vitesse maximale par train ou mouvement de manœuvre durant l'exploitation.<sup>155</sup>

<sup>152</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1999** 1083).

<sup>153</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

<sup>154</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

<sup>155</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

**Art. 77** Freins

<sup>1</sup> Le bon fonctionnement du frein automatique sera contrôlé après la formation de chaque train et, en règle générale, après chaque modification ultérieure de la composition du train.

<sup>2</sup> L'action des freins doit répondre aux exigences de l'exploitation.

<sup>3</sup> à <sup>5</sup> ...<sup>156</sup>

**Art. 78**<sup>157</sup>**Art. 78a et 78b**<sup>158</sup>**Art. 79**<sup>159</sup> Accompagnement des trains

L'accompagnement des trains dépend de l'équipement technique des véhicules, des caractéristiques de la voie et des autres besoins éventuels du service. Il est réglé par les prescriptions de service.

**Art. 80** Mesures en faveur des voyageurs

<sup>1</sup> Les voitures occupées seront éclairées durant la nuit. Elles le seront également de jour pour le passage des tunnels.

<sup>2</sup> Les voyageurs seront informés à temps des événements particuliers les concernant.

**Chapitre 5 Dispositions finales****Art. 81**<sup>160</sup> Dispositions d'exécution

Le DETEC édicte les dispositions d'exécution<sup>161</sup>.

**Art. 82** Abrogation du droit en vigueur

Sont abrogées:

- a. l'ordonnance du 19 mars 1929<sup>162</sup> concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer secondaires suisses;

<sup>156</sup> Abrogés par le ch. I de l'O du 16 nov. 2011, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2012 (RO **2011** 6233).

<sup>157</sup> Abrogé par le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5959).

<sup>158</sup> Introduits par le ch. I de l'O du 25 nov. 1998 (RO **1999** 1083). Abrogés par le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5959).

<sup>159</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1999** 1083).

<sup>160</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1999** 1083).

<sup>161</sup> RS **742.141.11**

- b. l'ordonnance du 12 novembre 1929<sup>163</sup> concernant le profil d'espace libre et le gabarit des véhicules des chemins de fer suisses à voie normale;
- c. l'ordonnance du 14 juillet 1910<sup>164</sup> concernant l'entretien du matériel roulant des chemins de fer principaux;
- d. l'ordonnance du 19 février 1929<sup>165</sup> fixant la vitesse maximum des trains sur les chemins de fer principaux;
- e. l'ordonnance du 24 avril 1929<sup>166</sup> concernant l'introduction du frein continu pour trains de marchandises sur les réseaux des Chemins de fer fédéraux et des chemins de fer privés à voie normale.

**Art. 83**<sup>167</sup> 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**<sup>168</sup> 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**<sup>169</sup> 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;

<sup>162</sup> [RS 7 122]

<sup>163</sup> [RS 7 43]

<sup>164</sup> [RS 7 84]

<sup>165</sup> [RS 7 89]

<sup>166</sup> [RS 7 42]

<sup>167</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>168</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 25 nov. 1998 (RO 1999 1083). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>169</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

- 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**<sup>170</sup> 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**<sup>171</sup> 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>172</sup>.

**Art. 83e**<sup>173</sup> 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>170</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>171</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<sup>172</sup> Cf. note relative à l'art. 5j, al. 1.

<sup>173</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

<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. 15*m* 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>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.

**Art. 83**<sup>174</sup> Disposition transitoire de la modification du 19 septembre 2014: suppression et adaptation de passages à niveau

<sup>1</sup> Les passages à niveau qui ne sont pas conformes aux art. 37*a* à 37*d* dans leur version du 19 septembre 2014 doivent être supprimés ou adaptés. La demande de suppression ou d'adaptation doit être présentée à l'autorité compétente jusqu'au 31 décembre 2014 au plus tard.

<sup>2</sup> Les passages à niveau concernés doivent être supprimés ou adaptés dans un délai d'un an après l'entrée en force de la décision d'approbation des plans ou de l'autorisation de construire.

<sup>3</sup> Les suppressions et les adaptations qui ne requièrent pas d'autorisation en vertu de l'art. 1*a*, al. 1, OPAPIF<sup>175</sup> doivent être exécutées jusqu'au 31 décembre 2014 au plus tard.

<sup>4</sup> Aux passages à niveau où les conditions de visibilité sont insuffisantes, il y a lieu de prendre sans délai toutes les mesures proportionnées visant à réduire les risques. Ces mesures ne sont pas soumises à l'obligation de présenter une demande de dérogation conformément à l'art. 5, al. 2.

**Art. 84** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1984.

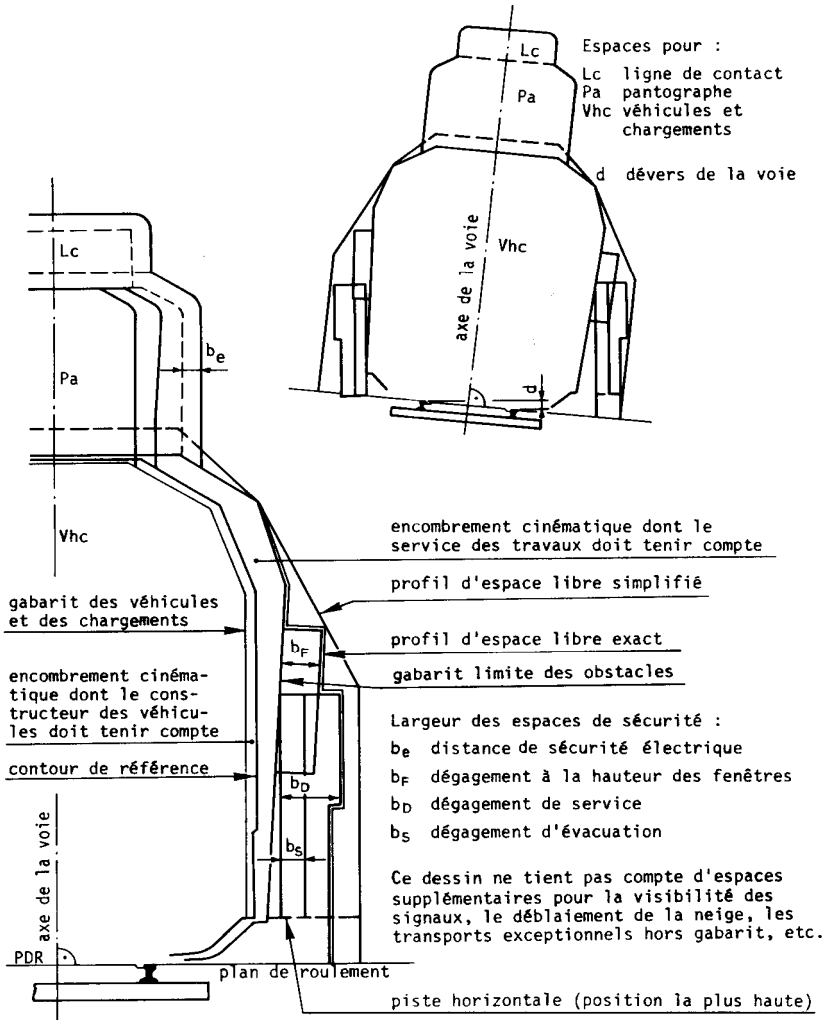
<sup>174</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 19 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2014 (RO 2014 3169).

<sup>175</sup> RS 742.142.1

Annexe I176  
(art. 18 et 47)

**Profil d'espace libre**  
**Contour de référence**  
**Définitions**

Disposition des espaces de sécurité



*Annexe 2<sup>177</sup>*  
(art. 8, al. 3)

## Signes utilisés pour former la désignation de série

Explication: alors que les lettres majuscules ont une seule signification, les minuscules peuvent en avoir plusieurs, selon les majuscules qui les précèdent ou les suivent.

### 1. Véhicules moteurs, véhicules isolés de rames motrices et voitures de commande:

- M Première lettre figurant sur les véhicules moteurs, suivie du ou des genres de traction:
- e électrique, rattaché à la caténaire
  - a électrique, muni d'un accumulateur
  - m équipé d'un moteur à combustion
  - v équipé d'une machine à vapeur
  - g équipé d'une turbine à gaz
  - z avant le genre de traction: traction uniquement à crémaillère  
après le genre de traction: traction à crémaillère et à adhérence
  - t voiture de commande
  - u voiture intermédiaire de rames motrices  
sans lettre en tête: autres voitures

### 2. Ensuite: les signes pour les genres d'affectation du véhicule:

- A comprenant des compartiments de 1<sup>ère</sup> classe ou des compartiments réservés aux voyageurs qui paient un prix plus élevé pour leur titre de transport  
Lettres minuscules comme pour B
- B comprenant des compartiments de 2<sup>e</sup> classe ou des compartiments accessibles à tous les voyageurs
- c compartiments couchette
  - l compartiments de wagon-lit
  - r service de restauration
  - b installations pour le service minibar
  - s équipements spéciaux
- C avec compartiments voyageurs ouverts
- D avec compartiments réservés au transport du courrier et des bagages
- E wagon ouvert de construction standard
- F wagon ouvert de construction particulière, fourgon à bagages ouvert
- G wagon couvert de construction standard

<sup>177</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 25 nov. 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1999 1083).



---

H	wagon couvert de construction particulière
I	wagon réfrigérant
K	wagon plat de construction standard
L	wagon plat de construction particulière, wagon porte-conteneurs
N	
O	wagon hybride des types E et K (parois latérales rabattables, pas utilisé en Suisse)
P	
Q	
R	wagon plat de construction standard avec bogies
S	wagon plat de construction particulière avec bogies
T	wagon à toit ouvrable
U	wagon spécial (wagon-silo, wagon pour cargaison lourde, truck)
V	précédant d'autres majuscules: le véhicule est réservé à l'usage interne exclusif de l'entreprise (utilisation commerciale interdite)
W	
X	wagon de service (mais les wagons de service destinés au transport doivent être classés sous A ... Z, éventuellement avec V)
Y	
Z	wagon-citerne (pour les liquides et les gaz)

Les entreprises peuvent ajouter d'autres minuscules.

3. Ensuite: la désignation du genre de construction pour les véhicules moteurs:

0	véhicules moteurs à vapeur
00	automotrice
01	muni d'un essieu moteur
02	muni de deux essieux moteurs
03	muni de trois essieux moteurs
04	muni de quatre essieux moteurs
05	muni de cinq essieux moteurs
06	muni de six essieux moteurs
08	chasse-neige
09	équipé uniquement pour la traction à crémaillère
2	locomotives et tracteurs électriques munis de deux essieux moteurs
20	Ma
21	Me

- 22 Mem
- 24 Mea
- 29 équipé uniquement pour la traction à crémaillère
- 3 locomotives électriques munies de trois essieux moteurs
  - 30 avec essieux porteurs ou locomotive de triage
  - 33 avec commande à thyristors
  - 34 Mea
  - 35 avec convertisseur de fréquences
  - 39 équipé uniquement pour la traction à crémaillère
- 4 locomotives électriques munies de quatre essieux moteurs
  - 40 avec essieux porteurs ou locomotive de triage
  - 41 avec commande électromécanique, puissance < 4MW
  - 42 avec commande électromécanique, puissance > 4MW
  - 43 avec commande à thyristors, puissance < 4MW
  - 44 avec commande à thyristors, puissance > 4MW
  - 45 avec convertisseur de fréquences, puissance < 4MW
  - 46 avec convertisseur de fréquences, puissance > 4MW
- 5 automotrices électriques et rames automotrices
  - 50 rames automotrices du trafic sur de longues distances
  - 51 rames automotrices du trafic régional
  - 52 automotrice à commande électromécanique, puissance <1MW
  - 53 automotrice à commande électromécanique, puissance comprise entre 1 et 1,8 MW
  - 54 automotrice à commande électromécanique, puissance env 2 MW
  - 55 automotrice légère
  - 56 automotrice avec commande à thyristors
  - 57 automotrice avec convertisseur de fréquences
  - 59 équipé uniquement pour la traction à crémaillère
- 6 locomotives électriques munies de plus de quatre essieux moteurs
  - 60 avec essieux porteurs ou locomotive de triage
  - 61 à commande électromécanique, puissance <1MW/ essieu moteur
  - 62 à commande électromécanique, puissance >1MW/ essieu moteur
- 8 Véhicules à moteur thermique

- 82 à deux essieux moteurs
- 83 à trois essieux moteurs
- 84 à quatre essieux moteurs
- 85 automotrice
- 86 à six essieux moteurs
- 87 véhicules de service automoteurs
- 88 chasse-neige
- 89 équipé uniquement pour la traction à crémaillère

*Annexe 3*<sup>178</sup>  
(art. 12*b*, al. 1)

## **Données liées aux tronçons**

Sont considérées comme des données liées aux tronçons:

- a. le nombre de voyageurs;
- b. le tonnage de marchandises (brut, net et net net);
- c. les groupes de marchandises;
- d. le type de transport (TWC, TC, etc.)
- e. le nombre de trains;
- f. les types de trains.

<sup>178</sup> Introduite par le ch. I 5 de l'O du 4 nov. 2009 (1<sup>re</sup> phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5959).

## Installations électriques

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:

- a. les installations de production et de conversion du courant de traction, notamment les éléments suivants, servant exclusivement ou en majeure partie à l'exploitation ferroviaire:
  1. usines électriques,
  2. convertisseurs rotatifs et statiques,
  3. installations de compensation,
  4. installations de stockage d'énergie;
- b. les installations de distribution du courant de traction, notamment les installations et leurs éléments servant exclusivement ou en majeure partie à l'exploitation ferroviaire et situés entre les installations de production et de conversion du courant de traction et les installations de la ligne de contact, tels que:
  1. les postes de transformation et les postes de couplage correspondants,
  2. les stations transformatrices,
  3. les stations de redresseurs de courant,
  4. les liaisons par câble et les lignes électriques aériennes y compris leurs structures porteuses à l'exception des installations des lignes de contact;
- c. les installations de la ligne de contact, notamment:
  1. la ligne de contact,
  2. les lignes d'alimentation, les lignes auxiliaires et les lignes détournées, si elles servent à l'alimentation en courant de traction,
  3. les fondations, les structures porteuses et toutes les autres composantes destinées à fixer, supporter latéralement, suspendre ou isoler les conducteurs électriques,
  4. les interrupteurs fixés aux structures porteuses, y compris les dispositifs intégrés de surveillance et de protection,
  5. les postes de couplage de la ligne de contact,
  6. les lignes de transport d'électricité, pour lesquelles l'installation de retour du courant de traction correspond au cheminement de retour du courant;
- d. les installations de retour du courant de traction et de mise à la terre, notamment:

<sup>179</sup> Introduite par le ch. II de l'O du 16 nov. 2011 (RO 2011 6233). Mise à jour par le ch. II al. 1 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

1. tous les conducteurs de retour du courant de traction,
  2. les prises de terre servant exclusivement ou en majeure partie à l'exploitation ferroviaire et leurs liaisons à des éléments conducteurs;
- 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),
  2. les installations d'alimentation électrique des véhicules ferroviaires ou des trolleybus à l'arrêt,
  3. les installations de sécurité y compris la technique de télésurveillance et d'acquisition de données, de commande centralisée, de poste d'enclenchement avec installations externes (signaux, branchements, contrôle d'expédition des trains sur le quai) et leurs installations d'alimentation électrique,
  4. l'alimentation électrique en général à partir du système de courant de traction (entre les installations de production de courant de traction et les disjoncteurs basse tension);
- f. la technique de protection et installations de la technique de télésurveillance et d'acquisition de données:
1. la technique de protection comprend notamment les installations et les mesures destinées à détecter les défauts ou d'autres états d'exploitation anormaux sur le réseau électrique d'un chemin de fer, à éliminer ces états anormaux et à commander la signalisation.
  2. les installations de la technique de télésurveillance et d'acquisition des données comprennent, en rapport avec le réseau d'alimentation de traction, ladite technique et ses systèmes locaux, destinés exclusivement ou en majeure partie à l'exploitation ferroviaire. Elles incluent la transmission des données à distance.
- g. les éléments électriques de véhicules, notamment les éléments électriques de véhicules ferroviaires et de trolleybus.

*Annexe 5*<sup>180</sup>  
(art. 15a, al. 1)

### **Tronçons à voie normale non interoperables:**

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  
Etwilen-Ramsen–Grenze (-Singen)  
Chur–Domat/Ems  
Rohrschach–Heiden  
Arth-Goldau–Rigi–Vitznau  
Niederbipp–Oberbipp  
Wohlen–Villmergen

<sup>180</sup> Introduite par le ch. II al. 2 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).

*Annexe 6*<sup>181</sup>  
(art. 15a, al. 2)

## **Réseau principal interoperable:**

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)

<sup>181</sup> Introduite par le ch. II al. 2 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1659).



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.

