



Commentaire des modifications de l'ordonnance sur les chemins de fer du xx.yy.2021

État : 17 décembre 2021

Art. 5b

Al. 3 : le délai pour l'octroi ou le renouvellement est le même que pour l'octroi de l'agrément de sécurité (art. 5a, al. 3) et correspond à la prescription de l'art. 10, par. 4, de la directive (UE) 2016/798.

Art. 5b^{bis}

Al. 2 : l'obligation de soumettre des demandes à de l'ERA ne s'applique que si le transport dans le pays voisin relève également du domaine de compétence de l'ERA.

Art. 5l

Les exigences concernant le dossier sécurité s'appliquent indépendamment du fait qu'un projet nécessite ou non une autorisation d'exploiter. La réglementation actuelle en la matière a donc été déplacée au début de la section 3.

Le dossier de sécurité comprend également les rapports d'inspection d'experts et les déclarations de conformité requis pour prouver que l'objet est conforme aux prescriptions et aux décisions. Les réglementations s'appliquent tant au domaine interopérable qu'au domaine non interopérable, à moins que des dispositions légales spéciales s'appliquent au domaine interopérable (cf. art. 15i concernant les véhicules interopérables).

Les décisions de l'OFT qui sont prises en considération sont les décisions d'approbation des plans et les décisions incidentes d'homologation des véhicules.

Al. 3 : correspond à l'actuel art. 8a, al. 4.

Art. 5m

Met à jour l'actuel art. 8c. Désormais, il est nécessaire de fournir un rapport de sécurité lors de chaque modification du système ferroviaire. Toutefois, l'homologation d'un véhicule dont le même type est déjà exploité dans des conditions identiques ne constitue pas une modification du système ferroviaire, si cela ne génère pas de répercussions cumulatives (par ex. pics de tension dus à la récupération, stabilité du réseau compromise lors de l'utilisation de véhicules à courant triphasé, usure ondulatoire du système roue-rail du fait de différentes méthodes de lubrification des boudins). En revanche, l'homologation d'un véhicule nouveau et innovant peut entraîner non seulement une simple modification mais une modification significative du système ferroviaire. L'évaluation des risques documentée par le proposant ainsi que les preuves de conformité à toutes les exigences sécuritaires nécessaires documentées par le proposant sont examinées par l'organisme d'évaluation des risques dans le rapport d'évaluation de la sécurité (cf. annexe I, ch.5.2 et 5.3, du règlement d'exécution (UE) 402/2013).

L'art. 3, ch. 11, du règlement d'exécution (UE) 402/2013 définit également qui peut être proposant. Des proposants peuvent également exister en dehors des procédures d'autorisation et donc sans requérant.

Al. 2 : correspond à l'actuel art. 8b, al. 2.

Art. 8

Al. 1^{bis}: les modifications peuvent être substantielles non seulement si elles sont déterminantes pour la sécurité, mais aussi si elles affectent d'autres aspects tels que la protection de l'environnement ou la restriction de la mobilité.

Art. 10a

Cette disposition garantit que les responsables mentionnés à l'art. 10 peuvent prendre les mesures nécessaires en cas de risques pour la sécurité en les obligeant à échanger des informations. Si, par exemple, un chargeur découvre un défaut critique pour la sécurité sur le wagon, il doit en informer l'ETF concernée (et le détenteur le cas échéant).

Art. 10b

L'obligation selon l'art. 10b concerne en principe l'entreprise de transport ferroviaire et exceptionnellement le gestionnaire d'infrastructure s'il exploite des véhicules (art. 5a, al. 1^{bis}). Les exploitants de tronçons non interopérables sont libres de décider dans quelle mesure ils veulent mettre à disposition leurs informations dans le registre de l'infrastructure.

Art. 12

Al. 5: concerne en particulier l'exploitation ferroviaire et moins l'exploitation des installations techniques telles que l'alimentation en courant.

Art. 15a

Al. 1: la construction et l'exploitation comprennent les constructions nouvelles, les modifications, les renouvellements ainsi que les remplacements dans le cadre des travaux de maintenance des installations et véhicules ferroviaires et de leurs composants.

Al. 2 (inchangé): en principe, les mêmes exigences s'appliquent sur le réseau complémentaire interopérable que sur le réseau principal interopérable. Cependant, des exigences différentes s'appliquent dans le domaine des STI ENE, ch. 4.2.x.

Art. 15b

Al. 2: L'OFT a le pouvoir de déterminer les STI qui doivent être considérées comme des dispositions d'exécution techniques.

Art. 15e^{bis}

Correspond à l'actuel art. 15j, al. 1, et a été déplacé dans la section *Dispositions générales*, car il s'applique également sans autorisation d'exploiter.

Art. 15e^{ter}

Correspond à l'actuel art. 15k dans la mesure où il concerne des constituants d'interopérabilité.

Art. 15h

Il s'agit de vérifier et d'approuver, si possible de manière conclusive et générique, les conditions d'approbation afin d'éviter des contrôles supplémentaires pour les cas particuliers.

Art. 15i

Cette disposition constitue une *lex specialis* relative à l'art. 5l pour le dossier de sécurité des véhicules interopérables.

Art. 15j^{bis}

Concrétise l'art. 6, al. 3, dans le domaine de l'infrastructure interopérable.

L'al. 2 (actuel art. 15m, al. 2) peut être supprimé, car il n'apporte aucune valeur ajoutée par rapport à l'al. 1.

Art. 15j^{ter}

Correspond à l'actuel art. 15n, al. 2, let. b.

Art. 15j

Correspond très largement à l'actuel art. 15h. Le terme « entreprise ferroviaire » a été remplacé par « requérant », car les demandes peuvent également être déposées par d'autres entreprises.

Art. 15k

Correspond à l'actuel art. 15j, al. 2.

Art. 15k^{bis}

Correspond à l'actuel art. 15k en ce qui concerne les sous-systèmes structurels.

Al. 2 : ne s'applique en Suisse que dans la mesure où aucune RTNN dérogatoire n'est en vigueur.

Art. 15n

Correspond à l'actuel art. 15n, al. 2, let. a, complété par des explications concernant les RTNN.

Art. 15o

Al. 1 : si un véhicule doit être autorisé à être exploité non seulement en Suisse mais aussi dans un pays voisin, il n'y a pas de droit d'option. L'autorisation (appelée « autorisation de mise sur le marché de véhicules » dans la directive (UE) 2016/797) doit être octroyée par l'ERA. La protection juridique est régie par les dispositions ad hoc du droit de l'UE.

Pour les véhicules interopérables qui ne circuleront qu'en Suisse, il existe toutefois un droit d'option. L'autorisation peut être octroyée par l'ERA ou par l'OFT. Les véhicules non interopérables ne font pas l'objet du présent chapitre. Les autorisations d'exploiter pour ces derniers sont octroyées par l'OFT.

Al. 2 : correspond à l'actuel art. 15o, al. 1. L'ERA octroie les autorisations pour tous les États-membres. Toutefois, les autorisations délivrées par des autorités étrangères existent encore dans les pays non membres de l'UE.

Al. 3 : l'OFT évalue le respect des RTNN à l'attention de l'ERA. Sur cette base, l'ERA octroie l'autorisation pour la Suisse (également). La validité de l'autorisation d'exploiter s'applique en Suisse à tous les tronçons à voie normale (y c. les voies à trois rails et les tronçons à crémaillère) sur lesquels les conditions d'accès au réseau sont remplies.

Al. 4 : cette disposition entre en ligne de compte lorsque la Suisse doit évaluer à l'attention de l'ERA des RTNN qui correspondent à celles d'un pays voisin. Elle est également appliquée dans le cas des admissions nationales pour la Suisse, pour lesquelles cette dernière doit également évaluer la conformité aux STI.

Art. 15q

Correspond à l'art. 34, par. 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/545.

Art. 15q^{bis}

Sert d'équivalent à l'art. 26, par. 1, de la directive (UE) 2016/797.