

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

Modification du xx xxxx 2015

*Le Conseil fédéral suisse,
arrête:*

I

L'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer¹ est modifiée comme suit:

Art. 4, let. d

Sont notamment applicables en complément à la présente ordonnance:

- d. l'ordonnance du 14 mars 2008 sur l'approvisionnement en électricité (OApEI)².

Art. 5i, al. 4

⁴ Il n'y a pas lieu d'inscrire au répertoire les véhicules de service (art. 57) aptes à circuler aussi bien sur les rails que sur les routes (véhicules rail-route) ainsi que les véhicules de service aisément dérailables.

Art. 10, al. 3

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

Art. 15, al. 2

² Pour le reste, l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports³ est applicable.

RO 1983 1902

¹ RS 742.141.1

² RS 734.71

³ RS 742.161

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

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

- b. aux véhicules utilisés sur les tronçons interopérables, à l'exception des véhicules spéciaux.

Art. 15f, al. 1

¹ L'OFT tient un registre des informations requises pour la circulation sur l'infrastructure et qui satisfait aux exigences de l'annexe de la décision d'exécution 2014/880/UE⁴ (registre de l'infrastructure).

Art. 28 Installations souterraines

¹ Dans les installations souterraines telles que les tunnels et les galeries ainsi que dans les gares et arrêts souterrains, il y a lieu de prendre des mesures spécifiques de sauvetage des personnes.

² 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. 42, al. 1

¹ Les installations électriques des chemins de fer doivent être planifiées, construites, exploitées et entretenues 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.

Art. 44, let. g

Abrogée

*Titre précédant l'art. 47***Chapitre 3 Véhicules****Section 1 Exigences essentielles***Art. 47*

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

⁴ Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE, JO L 356 du 12.12.2014, p. 489.

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

Titre précédant l'art. 48

Section 2 Véhicules interopérables

Art. 48

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

² Les véhicules interopérables sont régis par les dispositions du chap. 1a. Sont exceptés les véhicules spéciaux (art. 56 à 58).

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

Titre précédant l'art. 49

Section 3 Véhicules non interopérables

Art. 49 Généralités

¹ Les véhicules non interopérables sont les véhicules utilisés sur les tronçons non interopérables.

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

Art. 50 Eléments et systèmes électriques

¹ Les éléments et les systèmes électriques des véhicules doivent être conçus, construits, exploités et entretenus de sorte que les personnes et les objets ne soient pas mis en danger lors de l'exploitation conforme ou en cas de perturbations prévisibles.

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

Art. 51 Eléments et systèmes mécaniques

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

² Les cabines de conduite et les compartiments voyageurs des véhicules doivent présenter un comportement aux déformations propre à ne pas mettre en danger les personnes et les objets lors de l'exploitation conforme ou en cas de perturbations prévisibles.

Art. 52 Systèmes de freinage

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

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

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

⁴ Un frein d'immobilisation doit empêcher une dérive inopinée des véhicules.

Art. 53 Systèmes des portes

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

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

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

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

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

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

² Le DETEC fixe les exigences spéciales dans les domaines suivants:

- a. Appareils de choc et de traction:
 1. véhicules attelés,
 2. véhicules non attelés;
- b. Freins:
 1. véhicules moteurs,
 2. convois,
 3. trains avec véhicules remorqués,
 4. traction multiple,
 5. dispositifs de sécurité,

6. voitures, wagons.

Art. 55 Exigences spéciales pour les tramways

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

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

Titre précédant l'art. 56

Section 4 Véhicules spéciaux

Art. 56 Généralités

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

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

³ Ils doivent être conçus, 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.

⁴ Ils sont homologués conformément aux dispositions de la section 3 à moins que celles-ci s'opposent à l'interopérabilité dans le périmètre d'utilisation des véhicules en question.

Art. 57 Véhicules de service

¹ Les véhicules de service sont des véhicules destinés à la construction, à l'entretien et à l'inspection de la superstructure, des ouvrages, de la plate-forme, de l'infrastructure et des installations de la ligne de contact.

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

Art. 58 Véhicules à vapeur et véhicules historiques

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

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

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

⁴ Pour le reste, les art. 50 à 55 sont applicables.

Art. 59 à 70

Abrogés

Art. 83

Abrogé

Art. 83g Dispositions transitoires de la modification du ...

¹ Les véhicules en exploitation en Suisse depuis le 1^{er} janvier 1999 sont considérés comme homologués et sont intégrés au registre visé à l'art. 5i.

² Les véhicules moteurs à convertisseur de fréquences doivent être transformés avant le 31 décembre 2020 de sorte qu'ils aient un comportement passif par rapport au réseau de courant de traction à une fréquence supérieure à 87 Hertz.

II

¹ L'annexe 2 est abrogée.

² L'annexe 4 est modifiée conformément au texte ci-joint.

³ L'annexe 7 est remplacée par la version ci-jointe.

III

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juillet 2016, sous réserve de l'al. 2.

² L'annexe 7 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

Abrogée

Annexe 4
(art. 42, al. 1)

Installations électriques

Phrase introductive et let. g

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

g. *Abrogée*

Spécifications techniques d'interopérabilité

1. Décision 2011/275/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*infrastructure*» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JO L 126 du 14.5.2011, p. 53; modifiée en dernier lieu par la décision 2012/464/UE, JO L 217 du 14.8.2012, p. 20.
2. Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «*applications télématiques au service des voyageurs*» du système ferroviaire transeuropéen, JO L 123 du 12.5.2011, p. 11; modifié par le règlement (UE) n° 2015/302, JO L 55 du 26.2.2015, p. 2.
3. Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «*contrôle-commande et signalisation*» du système ferroviaire transeuropéen, JO L 51 du 23.2.2012, p. 1; modifiée en dernier lieu par la décision (UE) 2015/14, JO L 3 du 7.1.2015, p. 44.
4. Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*exploitation et gestion du trafic*» du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE, JO L 345 du 15.12.2012, p. 1; modifiée par la décision 2013/710/UE de la Commission, JO L 352 du 4.12.2016, p. 35.
5. Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «*matériel roulant – wagons pour le fret*» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE de la Commission, JO L 104 du 12.4.2013, p. 1; modifié par le règlement (UE) n° 1236/2013, JO L 322 du 3.12.2013, p. 23.
6. Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, JO L 356 du 12.12.2014, p. 110.
7. Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «*énergie*» du système ferroviaire de l'Union, JO L 356 du 12.12.2014, p. 179.
8. Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*matériel roulant*» — «*Locomotives et matériel roulant destiné au*

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

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

