



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication DETEC**
Office fédéral des transports OFT

Ittigen, le 17 décembre 2021

Mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire de l'UE (volet technique) en Suisse

Rapport explicatif relatif à l'ouverture de la procédure de consultation

Condensé

Grâce à sa position centrale en Europe et à ses nombreuses lignes ferroviaires transfrontalières, notamment le corridor nord-sud, la Suisse joue un rôle important dans le transport ferroviaire international. Avec le volet technique du 4^e paquet ferroviaire européen, l'UE a pris de nouvelles mesures pour harmoniser les réglementations et les procédures dans le secteur ferroviaire, dont la mise en œuvre en Suisse requiert une modification de la loi sur les chemins de fer.

Contexte

Depuis 1999, la Suisse a adopté les dispositions européennes pertinentes des trois paquets ferroviaires de l'UE dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres (ATT) afin d'assurer l'interopérabilité du réseau suisse à voie normale avec l'ensemble du réseau ferroviaire européen, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes telles que les entreprises ferroviaires, les détenteurs et fabricants de véhicules et les autorités. Depuis 2014, la Suisse peut participer au Railway Interoperability and Safety Committee (RISC, comité d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire) et à divers groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). En outre, depuis lors, l'Office fédéral des transports (OFT) a le même statut qu'une autorité d'un État membre, ce qui simplifie notamment la coopération avec les autorités des États voisins. Entre juin 2019 et octobre 2020, les États membres de l'UE ont adapté leurs bases juridiques au 4^e paquet ferroviaire de l'UE (volet technique) (4RP-TP). La Suisse a réalisé une première étape de la mise en œuvre du 4RP-TP en décembre 2019 en adoptant l'acte modificateur de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF) et la décision 2/2019 du Comité mixte de l'ATT, ce qui a permis d'harmoniser d'importantes procédures d'homologation (autorisation UE du véhicule, certificat de sécurité). Les requérants peuvent soumettre leurs demandes concernant plusieurs pays, dont la Suisse, au guichet unique de l'ERA (OSS, one stop shop), ce qui simplifie les procédures et réduit la charge administrative ainsi que le temps de traitement et les coûts des procédures.

La Commission européenne (CE) a accepté le procédé par étapes à condition que la Suisse s'efforce de mettre pleinement en œuvre le 4RP-TP en temps voulu. Après la première étape consistant à apporter des adaptations importantes à l'OCF, la deuxième étape de cette proposition consiste à modifier la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF). Les projets d'amendements ont été discutés avec la CE lors de discussions informelles. Une autre étape sera la modification de l'ATT à une date ultérieure, ce qui – avec l'adhésion de la Suisse à l'ERA – achèvera la mise en œuvre du 4RP-TP dans toutes les questions administratives en collaboration avec l'ERA. Toutefois, la CE ne dispose pas encore d'un mandat de négociation à cet effet. Depuis début 2020, elle fait dépendre ce mandat de l'avancement de l'accord institutionnel entre la Suisse et l'UE. La situation n'a pas changé avec la rupture des négociations sur l'accord-cadre. La mise en œuvre actuelle du 4RP-TP est néanmoins opportune.

Contenu du projet

Le Conseil fédéral est d'avis que le présent projet, grâce aux modifications de la loi sur les chemins de fer qu'il prévoit pour la mise en œuvre intégrale du 4RP-TP dans la deuxième étape, est la suite logique des efforts précédents ainsi que le meilleur moyen de participer au réseau ferroviaire interopérable de l'Europe et de renforcer le secteur ferroviaire. Il crée les conditions pour que le secteur ferroviaire ait accès à des procédures d'autorisation simplifiées, permet d'harmoniser en commun les réglementations relatives à l'interopérabilité technique et aux standards de sécurité, et forme pour la Suisse le socle de sa participation au développement des réglementations prévues par l'UE dans le cadre de la numérisation du secteur ferroviaire. Après analyse, l'OFT conclut que les dispositions de la LCdF proposées sont conçues de telle manière qu'elles ne font obstacle ni à une adaptation ultérieure de l'ATT en ce qui concerne la mise en œuvre complète du 4RP-TP ni à l'adhésion de la Suisse à l'ERA. Les ajustements de l'ATT ne font pas partie du projet. Pour une meilleure compréhension, des projets d'ordonnances sur les dispositions légales sont également joints.

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Nécessité d’agir et objectifs visés

1.1.1 Le quatrième paquet ferroviaire de l’UE

En mai 2016, l’Union européenne (UE) a adopté le quatrième paquet ferroviaire, qui comprend une série de mesures visant à rendre le transport ferroviaire dans l’UE plus attrayant, innovant et compétitif. Il se compose d’un «volet technique», c’est-à-dire le 4^e paquet ferroviaire (volet technique) (4RP-TP), et d’un «volet marché» (partie politique). Ce dernier contient principalement des règlements sur l’ouverture du marché et l’organisation de l’infrastructure ferroviaire. Il ne fait pas partie du présent projet et n’entre pas non plus dans le champ d’application de l’accord du 21 juin 1999 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route¹ (ATT), car il concerne principalement le trafic national, alors que l’ATT régit le transport transfrontalier.

Avec le 4RP-TP, l’UE vise à unifier et à renforcer le secteur ferroviaire au niveau international. Les trois actes juridiques suivants constituent le volet technique du quatrième paquet ferroviaire: la directive (UE) 2016/798 sur la sécurité ferroviaire (directive sur la sécurité des chemins de fer)², la directive (UE) 2016/797 sur l’interopérabilité du système ferroviaire (directive sur l’interopérabilité)³ et le règlement (UE) 2016/796 sur l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer (ERA)⁴. L’accent est mis sur l’interopérabilité du système ferroviaire dans l’UE, la sécurité ferroviaire, l’extension des tâches de l’ERA et l’optimisation de la collaboration des autorités nationales de sécurité, entre elles et avec l’ERA, au perfectionnement des réglementations du système ferroviaire. Le volet technique prévoit une rationalisation de la multitude de réglementations nationales et vise à simplifier les procédures pour les fabricants et les entreprises ferroviaires. Les entreprises ne devraient plus avoir à soumettre des demandes multiples lorsqu’elles veulent proposer des services de transport transfrontaliers. Les nouvelles dispositions prévoient également des procédures d’homologation uniformes pour les véhicules ferroviaires en Europe. Les trois actes juridiques sont entrés en vigueur en juin 2016, après quoi la mise en œuvre des directives a commencé dans les États membres de l’UE. Après une prolongation du délai en raison du COVID, elle a pu s’achever en octobre 2020.

Le réseau suisse à voie normale est étroitement intégré au réseau ferroviaire européen grâce à de nombreuses gares frontalières. Les axes de transit transalpin performants constituent une pièce maîtresse des corridors nord-sud européens. Les réglementations nationales spécifiques doivent être abrogées de manière contrôlée afin de supprimer les obstacles et de promouvoir ainsi le trafic transfrontalier. Les voyageurs devraient être encouragés à prendre le train grâce à des offres ferroviaires plus attrayantes, même transfrontalières. Dans le même temps, l’industrie devrait également pouvoir bénéficier d’offres plus commerciales de transport de marchandises. Une meilleure offre ferroviaire devrait contribuer à réduire les émissions dues aux transports.

Le cadre légal suisse devrait être compatible avec celui de l’UE en termes d’exigences et de procédures techniques et opérationnelles pour le transport international et les infrastructures interopérables. Le secteur ferroviaire suisse devrait également profiter de l’harmonisation prévue à l’échelle européenne.

Le 4RP-TP renforce également l’ERA. La Suisse est très intéressée à prendre une part active dans l’aménagement des innovations du système ferroviaire européen harmonisé. Les entreprises ferroviaires et le secteur ferroviaire suisses disposent d’un savoir spécialisé reconnu au niveau international et d’une grande expérience. La participation et les échanges au sein des programmes d’innovation et des comités d’experts de l’ERA avec d’autres autorités ferroviaires nationales garantissent une expertise durable. Elle contribue également de manière significative à la protection des investissements dans le secteur ferroviaire suisse: la Suisse est pionnière dans l’utilisation de l’ETCS (*European Train Control System*), la norme technique européenne de contrôle de la marche des trains. Les améliorations techniques et les innovations prévues dans le cadre de la numérisation doivent permettre d’améliorer sensiblement les performances du secteur ferroviaire et, partant, sa compétitivité.

Les intérêts de la Suisse et ceux de l’UE coïncident très bien sur la question du futur rôle du transport ferroviaire.

1.1.2 Accord Suisse-UE sur les transports terrestres

Avec l’ATT, la Suisse s’est intégrée, entre autres, dans l’espace ferroviaire européen. Les deux parties contractantes ont convenu de rendre équivalent leur cadre légal. Afin de mettre en œuvre le 4RP-TP, il faut d’une part adapter la loi fédérale du 20 décembre 1957

¹ RS 0.740.72

² Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte), JO L 138 du 26.5.2016, p. 102.

³ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l’interopérabilité du système ferroviaire au sein de l’Union européenne, JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

⁴ Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004, JO L 138 du 26.5.2016, p. 1.

sur les chemins de fer (LCdF)⁵ – qui fait l’objet du présent projet – et diverses ordonnances. D’autre part, pour que la Suisse participe complètement à l’ERA et y collabore, il faut adapter l’ATT. Depuis l’entrée en vigueur du 4RP-TP, l’ERA agit en tant que seule autorité européenne pour l’octroi des autorisations de véhicules et des certificats de sécurité pour le trafic ferroviaire transfrontalier. La Suisse poursuit deux objectifs en ce qui concerne l’ERA:

a) Dans le cadre de la mise en œuvre du 4RP-TP en Suisse, il est prévu que les homologations de véhicules et les certificats de sécurité de l’ERA soient également valables en Suisse. En contrepartie, la participation de la Suisse aux groupes de travail et d’experts de l’ERA doit être garantie sur le plan institutionnel. Ces changements requièrent non seulement la révision de la LCdF et de l’ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)⁶, mais aussi une modification de l’ATT (entre autres pour régler certaines compétences de l’ERA et de la Commission européenne par rapport à la Suisse).

b) Parallèlement, la Suisse souhaite participer (comme un État membre de l’UE) à l’ERA (adhésion à l’ERA, y compris un siège, éventuellement sans droit de vote, au conseil d’administration, contribution financière). Cela requiert également une révision de l’ATT.

Le 20 mai 2015, le Conseil fédéral a donné mandat au Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication (DETEC) de négocier ces adaptations de l’ATT. En raison du lien thématique étroit entre les deux questions de l’ERA, la Suisse a jusqu’à présent suivi une approche par paquet, c’est-à-dire qu’il était prévu de présenter au Parlement un dossier unique (adaptation de l’ATT et révision de la LCdF). L’UE a soutenu cette approche.

Les discussions sur l’adhésion à l’ERA sont à un stade avancé, et la Commission européenne dispose d’un mandat de négociation pour cette adaptation de l’ATT, mais pas encore pour l’adaptation de l’ATT au 4RP-TP, y compris les compétences de l’ERA et de la Commission européenne (CE) par rapport à la Suisse. En effet, depuis début 2020, elle fait dépendre ladite adaptation des progrès de l’accord institutionnel entre la Suisse et l’UE. Par conséquent, les discussions à ce sujet sont également suspendues au niveau technique.

Afin d’avoir néanmoins des spécifications techniques équivalentes en Suisse et de ne pas désavantager le secteur ferroviaire suisse, le 4RP-TP doit être mis en œuvre unilatéralement en Suisse dans la mesure du possible. Les dispositions proposées de la LCdF sont conçues de telle manière qu’elles ne font pas obstacle à une adaptation ultérieure de l’ATT.

Avec la décision 2/2019 du Comité des Transports terrestres Communauté/Suisse (Comité mixte) sur les mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l’Union européenne⁷, une solution provisoire a été convenue avec l’UE comme première étape jusqu’à la mise en œuvre complète du 4RP-TP (c.-à-d. jusqu’aux adaptations nécessaires de l’ATT). La décision prévoit que la Suisse reconnaîtra les certificats de sécurité et les autorisations d’exploiter des véhicules de l’ERA et, sur cette base, délivrera un certificat ou un permis correspondant pour le territoire suisse, à condition que les règles techniques nationales de la Suisse soient respectées. Dans le cas contraire, si un certificat ou un agrément suisse existe déjà, l’ERA reconnaît l’évaluation des exigences de l’UE effectuée par l’OFT et délivre à son tour un certificat/agrément pour le territoire des États membres demandés. Pendant cette phase transitoire, l’OFT et l’ERA décident donc individuellement pour le territoire relevant de leur compétence respective. Par conséquent, les entreprises requérantes disposent de voies de droit au sein de l’UE (chambres de recours de l’ERA) contre les décisions de l’ERA et en Suisse (Tribunal administratif fédéral et, si nécessaire, Tribunal fédéral) contre les décisions de l’OFT. Elles peuvent soumettre leurs demandes concernant plusieurs pays, dont la Suisse, au guichet unique de l’ERA (OSS), ce qui simplifie les procédures et réduit la charge administrative. À cette fin, l’OFT a en outre conclu avec l’ERA une convention dite administrative, qui règle notamment les modalités d’accès au OSS. La décision 2/2019 était limitée jusqu’à la fin de 2020 et a été prolongée jusqu’à la fin de 2021 par la décision n° 2/2020 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 11 décembre 2020 modifiant l’annexe 1 de l’accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ainsi que la décision n° 2/2019 du comité sur les mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l’Union européenne⁸. Les dispositions individuelles des directives sur la sécurité des chemins de fer et sur l’interopérabilité nécessaires à cette solution transitoire ont également été intégrées à l’annexe 1 de l’ATT par la décision 2/2019.

1.2 Solutions étudiées et solution retenue

La procédure de mise en œuvre du 4RP-TP en Suisse se déroule en deux étapes et, en raison de la situation concernant l’ATT décrite au ch. 1.1.2 ci-dessus, il existe des options d’action à évaluer différemment, qui sont présentées ci-après:

Variante «Désengagement de la Suisse des procédures et harmonisations de l’UE»

Depuis plus de 20 ans, la Suisse a progressivement adopté les normes et procédures techniques de démonstration de la sécurité contenues dans les paquets ferroviaires 1, 2 et 3 de l’UE dans le cadre de l’ATT. Pour l’actuel 4RP-TP, la Suisse a achevé la première étape de mise en œuvre (décisions du Comité mixte 2/2019 et 2/2020).

⁵ RS 742.101

⁶ RS 742.141.1

⁷ RS 0.740.726

⁸ RO 2021 14

À titre d'alternative à la mise en œuvre des paquets ferroviaires de l'UE, la Suisse pourrait également appliquer les règles techniques de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999 (COTIF)⁹ pour sécuriser le trafic ferroviaire transfrontalier et abandonner la voie bilatérale suivie jusqu'à présent avec l'UE. En ce qui concerne l'harmonisation des normes et procédures techniques, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) utilise également les normes de l'UE. Cela signifie que la Suisse pourrait également atteindre de cette manière l'objectif d'interopérabilité de son système à voie normale. Cependant, il ne serait pas possible d'intégrer la Suisse dans les procédures d'autorisation de l'UE, ni d'utiliser la base de données du OSS pour des procédures d'homologation harmonisées. La Suisse serait de plus empêchée de collaborer au perfectionnement des spécifications techniques et des procédures de vérification dans le contexte du 4RP-TP.

Cette variante affaiblirait le secteur ferroviaire suisse dans les domaines suivants:

Le transport transfrontalier fonctionne sur la base de règles et de procédures d'homologation harmonisées au niveau international. Une solution suisse indépendante entraverait l'interopérabilité. Les entreprises requérantes devraient soumettre les dossiers techniques pour la Suisse séparément, et il ne serait pas possible d'éviter les doubles contrôles en harmonisant l'examen des dossiers d'homologation pour plusieurs pays entre l'ERA et l'OFT. Les temps de traitement et les coûts des procédures en seraient augmentés.

En raison de sa petite taille, le marché intérieur suisse est relativement restreint et des solutions spécifiques suisses ne seraient pas intéressantes économiquement. Elles le seraient encore moins pour les développements futurs, dont la mise en œuvre est très coûteuse en raison de leur complexité croissante. L'industrie ferroviaire suisse exporte ses produits à grande échelle; des normes et des procédures d'essais harmonisées sont indispensables pour accéder au marché.

Variante «Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE - maintien de la première étape»

Avec la décision 2/2019 du Comité mixte et les adaptations de l'OCF, la Suisse a rapidement franchi une première étape de mise en œuvre. Cela signifie que les principales procédures d'homologation (autorisation de mise sur le marché des véhicules, certificat de sécurité) ont été harmonisées. La Suisse utilise la base de données OSS de l'ERA pour le traitement des procédures d'homologation, ce qui abrège actuellement le temps de traitement et réduit les coûts des procédures dans le cas d'homologations pour plusieurs pays. Avec cette première étape, la Suisse bénéficie déjà de certains avantages importants du 4RP-TP sans avoir réalisé l'équivalence complète de la réglementation avec celle de l'UE, pour laquelle, entre autres, la LCdF et l'ATT devraient être adaptés (cf. aussi 1.1.2).

La CE a accepté cette approche progressive à condition que la Suisse s'efforce de mettre pleinement en œuvre le 4RP-TP en temps voulu. Ainsi, cette première étape a le statut d'une solution temporaire (actuellement jusqu'à fin 2021), qui ne durera que si la Suisse poursuit activement la mise en œuvre de la deuxième étape vers une mise en œuvre complète. L'ouverture de négociations avec la CE pour maintenir la première étape du 4RP-TP pour la Suisse sans perspective de deuxième étape a donc été rejetée. Les avantages acquis jusqu'à présent lors de la première étape pourraient être perdus dans le processus et forcer la Suisse à passer à la première variante «désengagement de la Suisse des procédures et harmonisations de l'UE».

Variante «Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE dans sa deuxième étape»

La mise en œuvre du 4RP-TP en Suisse et le perfectionnement des caractéristiques d'interopérabilité des chemins de fer à voie normale sont utiles pour stimuler la performance des chemins de fer.

Lorsque les décisions de l'ERA sont aussi reconnues pour les tronçons suisses à voie normale, il est garanti que l'OFT est impliqué en tant qu'autorité nationale dans le processus d'évaluation et de décision. À l'instar des États membres de l'UE, la Suisse pourra également élaborer à l'avenir des règles techniques nationales ciblées (RTNN, cas particuliers), ce qui forme un socle important pour une conception sûre et économique de notre exploitation ferroviaire. En outre, l'OFT continuera à assurer la surveillance de l'exploitation des chemins de fer à voie normale. La Suisse poursuit ses efforts pour devenir membre à part entière de l'ERA, ce qui lui permettra de participer activement au perfectionnement des normes d'interopérabilité. En tant qu'experts invités, les spécialistes suisses pourront continuer à jouer un rôle actif dans les organes de l'ERA, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Ainsi, la possibilité d'influencer la conception de la future norme d'interopérabilité peut être bien évaluée. L'adhésion souhaitée à l'ERA garantira contractuellement la participation aux groupes de travail et permettra également à la Suisse de siéger aux organes directeurs.

- **Variante partielle «Adaptation simultanée de la réglementation suisse et de l'ATT»**

Pour la mise en œuvre complète de l'ensemble du paquet 4RP-TP, il est nécessaire d'adapter aussi bien la loi et les ordonnances que l'ATT.

Le traitement conjoint de la modification de la loi et des ordonnances, ainsi que de l'extension de l'ATT, serait la procédure la plus efficace et la plus avantageuse. L'ensemble du paquet serait traité dans un seul projet de loi au Parlement. Cependant,

⁹ RS 0.742.403.12

la CE ne dispose pas d'un mandat suffisant pour ces négociations; en raison de l'absence de progrès sur l'accord institutionnel, puis de la rupture des négociations, un tel mandat n'est pas à attendre à court terme. Cette variante partielle a été rejetée.

- **Variante partielle «Adaptation indépendante des réglementations suisses»**

La Suisse peut adapter unilatéralement ses réglementations pertinentes à la norme européenne applicable du 4RP-TP.

Le fait que la Suisse applique des réglementations aussi équivalentes que possible – à l'instar des États membres de l'UE – est important pour le transport transfrontalier d'une part, et d'autre part, cela favorise l'utilisation en Suisse des futures innovations issues des programmes de l'UE qui démarrent. Le présent paquet de révision de la LCdF (ainsi que de l'OCF et de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports [OEIT]¹⁰, tel que présenté de manière informelle par souci d'exhaustivité) est entièrement viable et applicable sans restrictions en Suisse, même sans l'adaptation simultanée de l'ATT. Ainsi, la révision prévue de la loi et des ordonnances peut être mise en œuvre indépendamment des décisions à venir sur les relations bilatérales entre la Suisse et l'UE. Du point de vue du calendrier, le lancement rapide d'une révision indépendante a également un effet positif sur la mise en œuvre complète de la deuxième étape (avec adaptation de l'ATT), qui reste l'objectif visé; la loi révisée entrera en vigueur le plus tôt possible. En ce qui concerne l'UE, la poursuite rapide de la révision de la LCdF constitue un signal clair pour la mise en œuvre complète du 4RP-TP et une nouvelle stabilisation des avantages pour le secteur ferroviaire déjà réalisés dans la première étape de mise en œuvre.

Conclusion:

La variante partielle d'une adaptation indépendante et rapide de la réglementation suisse pour la mise en œuvre du 4RP-TP dans sa 2^e étape constitue l'approche optimale proposée avec le présent projet.

1.3 Relation avec le programme de la législature et la planification financière ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet de loi est annoncé dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023¹¹. Le projet de loi n'a aucune incidence sur la planification financière de la Confédération. Il n'y a pas d'interface avec les stratégies du Conseil fédéral.

1.4 Classement d'interventions parlementaires

Aucune motion ni aucun postulat concernant le domaine concerné par le présent message n'ont été déposés.

1.5 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Les modifications proposées s'appuient largement sur les fondements juridiques du volet technique du quatrième paquet ferroviaire, à savoir les directives (UE) 2016/797 et 2016/798, dans la mesure où leur mise en œuvre ne nécessite pas une adaptation de l'ATT. Elles sont conçues de manière que l'adaptation de l'ATT nécessaire à la mise en œuvre complète du 4RP-TP puisse se faire ultérieurement sans nouvelle révision de la LCdF. La présente révision de la LCdF a pour but de mettre en œuvre le 4RP-TP afin d'obtenir une situation juridique équivalente en Suisse et dans l'UE (conformément à l'art. 52, par. 6, ATT). Pour de plus amples explications, voir les ch. 2.1 et 5.2.

2 Présentation du projet

2.1 Réglementation proposée

En principe, le réseau suisse à voie normale fait partie du réseau ferroviaire européen interopérable. Les véhicules ferroviaires suisses à voie normale sont interopérables et conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) européennes en termes de spécification et de démonstration de la sécurité.

La CE poursuit, à l'aide des STI, l'uniformisation européenne des normes ferroviaires techniques et opérationnelles pour la voie normale et la vérification systématique dans le but de réduire autant que possible les réglementations nationales. Ces STI s'appliquent également en Suisse via l'ATT. La Suisse peut définir des règles techniques nationales pour son réseau ferroviaire à voie normale sur la base des décisions 2/2019 et 2/2020 et les notifier à l'UE (RTNN, cas particuliers).

¹⁰ RS 742.161

¹¹ FF 2020 1709, ici 1823

La transposition en droit suisse des nouvelles réglementations européennes relatives au secteur ferroviaire se poursuivra. Afin de garantir l'adoption en temps utile des nouvelles réglementations de l'UE pour la Suisse, la procédure suisse de modification des réglementations technico-opérationnelles sera optimisée: l'OFT sera désormais chargé de promulguer les modifications des dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)¹², ainsi que des règles techniques nationales (RTNN, cas particuliers) et d'adopter les STI modifiées. Ce faisant, l'OFT associera le secteur ferroviaire à l'évaluation des adaptations.

Les conditions juridiques préalables seront créées afin que les autorisations accordées par l'ERA puissent aussi être utilisées pour l'exploitation du réseau suisse à voie normale. Cela requiert également une modification de l'ATT. Il s'agit, d'une part, des autorisations de véhicules pour les entreprises requérantes et, d'autre part, des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires. L'OFT vérifie le respect des réglementations nationales applicables dans le cadre du processus de l'ERA. Les demandes d'agrément à portée exclusivement suisse peuvent toujours être examinées et faire l'objet d'une décision indépendante de l'OFT. La compétence correspondante de l'ERA pour les autorisations concernant la Suisse devrait être réglementée séparément dans l'ATT en temps voulu; comme déjà mentionné, la CE ne dispose pas actuellement du mandat de négociation nécessaire en raison des questions institutionnelles non résolues (cf. ch. 1.1.2).

La répartition actuelle des lignes suisses à voie normale en un réseau interopérable principal et complémentaire sera maintenue, ainsi que leur attribution précédente aux deux catégories. Pour le réseau principal, la Suisse met pleinement en œuvre les exigences de la directive (UE) 2016/797. Pour le réseau complémentaire, l'OFT demeure responsable de l'étendue des normes d'interopérabilité à respecter.

Le projet de loi crée les conditions juridiques préalables à l'examen des projets d'infrastructure ERTMS par l'ERA. Les principes génériques d'ingénierie élaborés par la maîtrise du système ETCS sur mandat de l'OFT (art. 37 LCdF) devraient pouvoir être soumis à l'ERA pour évaluation à cette fin. La responsabilité de l'ERA doit également être réglementée séparément dans l'ATT en temps voulu (cf. ch. 1.1.2).

La Suisse collectera de manière uniforme, en coordination avec l'ERA, les données pertinentes sur l'exploitation ferroviaire à voie normale et les mettra à la disposition des organismes autorisés. La disponibilité et l'utilisation uniformes des données constituent l'élément central d'un traitement efficace et sûr et du perfectionnement de l'exploitation ferroviaire.

2.2 Adéquation des moyens requis

La compétitivité du secteur ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises, doit s'accroître. Les innovations techniques dans le cadre de la numérisation, entre autres, en sont un élément essentiel. Une coopération étroite avec les programmes européens de développement pour l'encouragement du transport ferroviaire est la mesure de mise en œuvre la plus efficace à cet égard: le regroupement des ressources de savoir-faire pour développer des spécifications de l'industrie ferroviaire, l'application de normes uniformes harmonisées au niveau international ainsi que la réduction coordonnée des réglementations nationales aident le secteur ferroviaire à accroître sa part de marché.

2.3 Mise en œuvre

Le projet de loi contient les adaptations nécessaires de la LCdF. Après l'adoption de la loi, le Conseil fédéral doit les préciser de manière exhaustive au niveau des ordonnances. Par conséquent, non seulement les modifications de lois proposées dans le projet sont expliquées ci-après, mais aussi, par souci d'exhaustivité et pour une meilleure compréhension, une éventuelle mise en œuvre de ces dispositions au niveau des ordonnances (OCF, OEIT), voir les annexes 04a, 04b, 04c et 04d.

3 Commentaire des dispositions

3.1 Commentaire des articles de la LCdF

Art. 4

Al. 1: l'exigence d'un système de gestion de la sécurité est formulée ici en termes généraux pour toutes les entreprises ferroviaires, qu'elles soient gestionnaires d'infrastructure (GI) ou entreprises de transport ferroviaire (ETF). L'exploitation comprend également la maintenance.

Al. 2: l'adéquation de chaque système de gestion de la sécurité ne concerne naturellement que la sphère d'influence et de responsabilité de l'ETF ou du GI.

¹² RS 742.141.11

Art. 4a

En ce qui concerne les autorisations de sécurité, le principe de territorialité s'applique en règle générale, c'est pourquoi l'OFT ne fait ici usage de son pouvoir d'appréciation que dans des cas exceptionnels.

Art. 8c

La reformulation de la deuxième phrase de l'al. 1 tient compte des possibilités d'exemption en vertu de l'art. 2, par. 2, let c, et de l'art. 2, par. 3, let b, de la directive (UE) 2016/798. L'abrogation de l'al. 2 n'équivaut pas à une modification de fond.

Art. 8e

L'al. 3 permet au Conseil fédéral de convenir avec l'UE que les certificats de sécurité délivrés par l'ERA peuvent également être valables en Suisse.

Art. 14a

Al. 1: l'OFT a droit à l'information et à la remise de tous les documents non seulement dans le cadre des accidents et des incidents graves, mais de manière générale dans le cadre de l'exercice de ses tâches légales. Cela s'applique non seulement aux entreprises ferroviaires mais aussi aux services chargés de l'entretien des véhicules.

Al. 2: concerne les certificats de sécurité délivrés par l'ERA, pour autant qu'un accord au sens de l'art. 8e, al. 3, ait été conclu.

Art. 15

Les accidents et les incidents graves doivent être annoncés immédiatement au Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) et dans les 30 jours à l'OFT.

Al. 4: les personnes auxquelles le droit ferroviaire attribue une responsabilité correspondante (comme les détenteurs de wagons, les fabricants, les entreprises de maintenance, les organismes d'évaluation de la conformité) peuvent notamment contribuer à l'élucidation de l'accident ou de l'incident grave.

Art. 15a

La disposition fait désormais la distinction entre la commission d'enquête et son secrétariat (bureau d'enquête).

Al. 3^{bis}: cette disposition crée une base juridique permettant de pérenniser la pratique en usage actuellement lors de la collaboration aux enquêtes à l'étranger, laquelle présuppose soit une base juridique dans le droit international public, soit des bases juridiques suffisantes dans le pays hôte et dans le pays participant. La présente disposition réalise cette condition. Elle concerne notamment des collaborations visées aux art. 22, par. 5, et 23, par. 1, de la directive (UE) 2016/798, mais il peut aussi s'agir par exemple de la collaboration à une enquête sur un accident de chemin de fer à crémaillère.

Al. 3^{ter}: cette disposition permet au service d'enquête de conclure des accords afin de pouvoir préciser la participation de services d'enquête d'autres États, comme le prévoit l'art. 23 de la directive (UE) 2016/798.

Art. 16a

L'art. 16a s'applique non seulement aux gestionnaires d'infrastructure titulaires d'une concession d'infrastructure, mais aussi à ceux qui sont autorisés à exploiter l'infrastructure sur la base d'une convention internationale.

Le traitement des données des ETF qui assurent le transport de voyageurs est régi par la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs¹³. Les dispositions de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)¹⁴ pour les personnes privées s'appliquent au traitement des données des entreprises de transport de marchandises.

Art. 17a

Al. 1: permet aux véhicules immatriculés en Suisse d'être inscrits dans un registre européen.

Al. 6: si le Conseil fédéral accepte la participation aux registres de véhicules de l'UE, les détenteurs ou les titulaires de l'homologation de série concernés sont tenus de s'enregistrer.

Art. 17c

Al. 1: il est précisé que l'OFT agit en fonction des risques non seulement dans les procédures d'autorisation, mais aussi dans la surveillance de la construction et de l'exploitation.

¹³ RS 745.1

¹⁴ RS 235.1

Al. 3: régit les destinataires autorisés de la divulgation des données. Un échange entre les destinataires est nécessaire et proportionné au sens de l'art. 4, al. 2, LPD, dans la mesure où les déficits de sécurité identifiés ne peuvent être combattus efficacement que si les autres parties concernées en ont connaissance et peuvent prendre les mesures nécessaires.

Art. 18y bis

La disposition règle de manière générale l'exigence de la preuve de la sécurité pour les installations et les véhicules ferroviaires. Cette exigence existe indépendamment du fait qu'une approbation des plans ou une autorisation d'exploiter soit nécessaire.

Art. 18w

Al. 1: le règlement concerne les installations ferroviaires et correspond dans son contenu à l'actuel art. 8, al. 1, let. a, OCF. Contrairement à ce qui se passe dans le domaine de l'interopérabilité (cf. art. 23c LCdF), une autorisation d'exploiter n'est pas nécessaire pour chaque nouvelle installation ferroviaire.

Al. 2: les ouvrages et installations nouveaux, renouvelés et réaménagés ne requièrent une autorisation d'exploiter que si l'OFT l'exige, à moins qu'il ne s'agisse d'une modification importante au sens de l'al. 1. Le terme «réaménagement» remplace le terme «équipement» (adaptation à la terminologie de l'UE).

Art. 18w^{bis}

L'al. 1 concerne les véhicules ferroviaires et correspond, quant à son contenu, à l'actuel art. 8, al. 1, let. b, OCF. Il précise qu'une autorisation d'exploiter est requise non seulement après des modifications importantes, mais naturellement aussi pour les nouveaux véhicules.

Art. 23c

Al. 1: le fait que les nouvelles installations ferroviaires ainsi que celles qui ont subi des modifications importantes requièrent une autorisation d'exploiter correspond à la situation juridique actuelle (art. 23c LCdF, art. 15d, al. 1, OCF). Les nouveaux ouvrages et installations sont ceux qui sont construits sur de nouvelles lignes, c'est-à-dire sur des lignes qui ne font pas partie du système ferroviaire préexistant, ainsi que les installations situées dans de nouveaux endroits (par ex. les sous-stations du courant de traction, les postes d'enclenchement et les centres de gestion du trafic).

Al. 2: l'OFT décide désormais si une autorisation d'exploiter est nécessaire pour les réaménagements qui ne constituent pas des changements significatifs (auparavant, une autorisation d'exploiter était toujours nécessaire selon l'art. 23d, al. 2). Si le renouvellement ou le réaménagement constitue une modification importante, une autorisation d'exploiter est requise conformément à l'al. 1.

Les al. 3 à 5 correspondent à l'ancien art. 23^{quater}, al. 2 à 4.

Art. 23c^{bis}

Contrairement à la mise sur le marché de véhicules, celle de véhicules sur l'infrastructure ferroviaire nécessite une autorisation correspondante.

Al. 1: l'ERA peut devenir responsable des licences valables pour plusieurs pays si le Conseil fédéral le décide (conformément à l'al. 6).

Ce qui constitue une modification essentielle découle, pour les véhicules interopérables, de l'art. 21, par. 12, de la directive (UE) 2016/797 (art. 15d OCF).

Les al. 2 à 4 correspondent mutatis mutandis à l'actuel art. 23c, al. 2 à 4.

Al. 5: la reconnaissance des autorisations d'exploiter et des homologations de série des États étrangers reste pertinente pour les États non membres de l'UE.

Al. 6: la conclusion d'une convention de collaboration par l'OFT requiert une décision du Conseil fédéral pour reconnaître les autorisations d'exploiter étrangères.

Al. 7: l'extension d'une autorisation d'exploiter qui n'est valable que dans un pays à des itinéraires proches de la frontière dans un pays voisin (conformément à l'art. 21, par. 8, de la directive (UE) 2016/797) requiert une convention correspondante entre les autorités nationales de sécurité. L'OFT est habilité à conclure ces conventions.

Art. 23d

L'article concerne à la fois les sous-systèmes embarqués et les sous-systèmes au sol.

Al. 1: le terme «réaménagement» remplace le terme «équipement» utilisé jusqu'à présent (adaptation à la terminologie de l'art. 2, ch. 14, de la directive (UE) 2016/797).

Al. 2: le terme «renouvellement» correspond à l'article 2, ch. 15, de la directive (UE) 2016/797. Les travaux de remplacement importants peuvent également impliquer des modifications des pièces remplacées.

Art. 23e

Al. 1: la disposition clarifie quelles exigences matérielles s'appliquent aux modifications (y c. les renouvellements et les réaménagements). Toute dérogation à ces exigences sans autorisation de l'OFT est interdite.

Al. 2: la disposition précise qu'un remplacement d'éléments de construction dans le cadre de travaux de maintenance est non seulement autorisé dans les conditions de l'al. 1, mais qu'un remplacement à l'identique est également possible.

Al. 3: le dossier de sécurité doit être mis à jour chaque fois que des modifications de l'objet de l'autorisation ou du cadre légal applicable le justifient.

Art. 23e^{bis}

La disposition reprend la teneur de la réglementation de l'actuel art. 23h pour les sous-systèmes mobiles. En outre, une déclaration «CE» de vérification pertinente et un certificat de conformité (art. 23j, al. 1, LCdF) sont requis.

Art. 23e^{ter}

La disposition reprend la teneur de la réglementation de l'actuel art. 23h pour les constituants d'interopérabilité. Elle couvre également tous les composants négociables des installations ferroviaires. En outre, une déclaration «CE» de vérification correspondante et un certificat de conformité (art. 23j, al. 1, LCdF) sont requis. La mise sur le marché de constituants d'interopérabilité à des fins non ferroviaires n'est donc pas exclue (cf. art. 8, par. 1, phrase 2, de la directive (UE) 2016/797).

Art. 23f

Al. 1, let. a: les exigences essentielles sont celles énoncées à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797.

Al. 1, let. b: l'UE n'adopte pas seulement des règles techniques matérielles pour assurer l'interopérabilité, mais aussi, par exemple, des procédures, des compétences et des responsabilités, ou des exigences en matière de démonstration de la sécurité.

L'al. 2 correspond à l'actuel al. 4.

Al. 3, let. a: les dispositions d'exécution techniques seront les spécifications techniques d'interopérabilité publiées par la CE (STI). Jusqu'ici, elles étaient fixées par le Conseil fédéral dans l'annexe 7 de l'OCF. Elles seraient désormais ancrées par l'OFT dans les DE-OCF.

Al. 3, let. b: l'OFT émet les RTNN, dans la mesure où elles ne résultent pas du droit supérieur, et les notifie à la CE. Elle notifie également à la CE les cas particuliers qui doivent être ancrés dans les STI.

L'al. 4 étend les dispositions de l'actuel art. 83e, al. 7, OCF aux notifications analogues à l'OTIF.

L'al. 5 correspond à l'actuel al. 2.

Art. 23j

Al. 1: la disposition a été alignée sur la terminologie de la directive (UE) 2016/797 et étendue aux RTNN.

Art. 40b^{bis}

L'obligation d'assurance s'applique à toutes les ETF nationales – y compris celles qui n'ont pas besoin d'autorisation d'accès au réseau – ainsi qu'aux ETF étrangères dont l'autorisation d'accès au réseau (licence) est reconnue. La somme d'assurance minimale correspond à la réglementation de l'art. 5b, al. 1, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire¹⁵. Le droit des assurances relève de la compétence des États et non de l'UE, cf. également l'art. 22 de la directive 2012/34/UE¹⁶.

Art. 80

Al. 2: la définition des activités liées à la sécurité découle de l'art. 3 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire¹⁷. Pour les conducteurs de véhicules moteurs sur les tronçons à voie normale, la reconnaissance mutuelle des permis résulte de l'art. 2 de la décision 2/2016 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 10 juin 2016 modifiant l'annexe 1 de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de

¹⁵ RS 742.122

¹⁶ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 343 du 14.12.2012, p. 32

¹⁷ RS 742.141.2

marchandises et de voyageurs par rail et par route¹⁸. Toutefois, d'autres personnels déterminants pour la sécurité devraient également pouvoir exercer leurs activités sur les lignes suisses à proximité de la frontière sur la base de leurs permis étrangers. Il en va de même pour les conducteurs de véhicules moteurs sur les lignes à voie spéciale, comme les tramways.

Art. 86a

Al. 1, let. d: les infractions aux autorisations visées à la let. d sont punissables de la même manière que celles visées à la let. a.

Art. 96b

À l'avenir, les États voisins ne délivreront plus de certificats de sécurité, puisque c'est l'ERA qui les délivrera. La disposition transitoire sert à garantir que les certificats de sécurité délivrés dans les États voisins sous l'ancien droit restent reconnus en Suisse jusqu'à leur expiration (cf. actuel art. 8e, al. 4).

Art. 97

Al. 2: délègue à l'OFT (anciennement DETEC) la responsabilité de la promulgation des DE-OCF et permet ainsi une réglementation uniforme et conforme à l'échelon considéré (cf. également l'art. 23f, al. 2, pour les STI et les RTNN).

3.2 Commentaire de l'art. 21 de la loi du 24 juin 1902 sur les installations électriques (LIE)¹⁹

L'expression «chemins de fer électriques» utilisée précédemment à l'art. 21, ch. 1, LIE a donné lieu à des malentendus. La nouvelle définition précise que toutes les installations et tous les équipements électriques spécifiquement ferroviaires relèvent de la responsabilité de contrôle de l'OFT, par exemple également les installations de sécurité ferroviaire (contrairement à l'installation générale d'éclairage et de prise de courant dans le local des installations de sécurité). De même, toutes les installations et tous les systèmes nécessaires à une exploitation ferroviaire sûre et fiable (commandes des installations de la ligne de contact). En revanche, les installations non ferroviaires liées à la construction ne relèvent pas de la responsabilité de contrôle de l'OFT. Cela s'applique généralement à l'alimentation électrique du chantier ou aux installations électriques d'accès au chemin de fer. Ces installations sont contrôlées par l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), mais dans le cas de nouvelles constructions ferroviaires et de projets de transformation, elles font partie du projet de construction qui doit être approuvé par l'OFT. Celui-ci consulte l'ESTI dans le cadre des procédures d'approbation des plans relevant du droit ferroviaire sur la base de l'art. 62a, al. 1, de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)²⁰.

L'art. 21, ch. 2, LIE ne reflète plus non plus l'état actuel des installations et des produits soumis à la surveillance de l'ESTI. En outre, la terminologie de la disposition est obsolète. Pratiquement toutes les ordonnances se réfèrent soit aux installations électriques soit aux installations. La distinction entre courant faible et courant fort, par contre, n'est premièrement pas nécessaire dans une norme qui régleme la responsabilité, et deuxièmement sa portée potentielle est insuffisante, même si aucune catégorie n'existe aujourd'hui en dehors du courant faible et du courant fort. En outre, la terminologie est la même qu'au ch. 1. L'ajout des «machines électriques» date d'une époque où il n'y avait pas encore d'appareils ménagers. Aujourd'hui, les produits électriques, tant dans le segment de la haute tension que dans celui de la basse tension, sont beaucoup plus répandus et diversifiés que de simples machines. Dans le secteur de la basse tension, l'ordonnance d'application est l'ordonnance du 25 novembre 2015 sur les matériels électriques à basse tension²¹, qui traite également des produits électriques. Ici aussi, la congruence avec la terminologie des ordonnances est établie.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

Les conséquences présentées ci-après sont celles de la variante partielle «Adaptation indépendante des réglementations suisses» recommandée au ch. 1.2. Les conséquences des variantes rejetées, qui justifient les avantages de la variante recommandée pour le présent projet sont également esquissées au ch. 1.2

Toutes les entreprises requérantes, les organismes de contrôle du secteur ferroviaire, l'OFT et les autres autorités nationales de sécurité (ANS) bénéficient d'un accès à la plate-forme commune de données du OSS. L'OFT pourra continuer à participer aux comités techniques, à l'échange de savoir et d'expérience qui en résulte et à l'élaboration de règlements et de procédures, ce qui mobilise des ressources en personnel. Au sein de l'OFT, les ressources en personnel précédemment utilisées dans le cadre d'échanges bilatéraux avec d'autres autorités ferroviaires nationales seront déplacées en faveur des réseaux organisés par l'ERA dans un cadre neutre.

¹⁸ RO 2016 2373

¹⁹ RS 734.0

²⁰ RS 172.010

²¹ RS 734.26

Étant donné que le double contrôle des règlements harmonisés de l'UE (STI) n'est plus nécessaire dans le cadre des homologations et des certificats, le temps requis est réduit, en particulier dans le cas d'homologations valables pour plusieurs pays, entre autres en raison de la suppression de la coordination entre les ANS. D'autre part, sur la base de l'expérience antérieure avec le 4RP-TP, il faut s'attendre à un effort administratif plus important que par le passé, notamment pour les procédures d'homologation simples. Toutefois, sur mandat de la CE (exigences budgétaires) et en raison de la pression exercée par les ANS des États membres de l'UE, l'ERA est invitée à optimiser encore nettement l'efficacité des procédures.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Le projet n'a pas d'impact spécifique sur les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne. Les questions correspondantes n'ont donc pas été examinées en profondeur.

4.3 Conséquences économiques

Le secteur ferroviaire (GI, ETF, détenteurs de véhicules et fabricants) bénéficie de l'harmonisation des spécifications techniques et opérationnelles, des réglementations, des procédures et des plates-formes de données communes ERA dans le cadre du 4RP-TP. Pour les entreprises requérantes et les entreprises impliquées dans les procédures d'homologation, cela signifie un traitement plus efficace, de la transparence et une plus grande sécurité juridique, notamment dans le cas d'homologations valables pour plusieurs pays; pour les fabricants de véhicules et d'autres produits de technique ferroviaire, cela signifie également une réduction de la complexité technique en raison de la diminution des caractéristiques spécifiques aux pays.

4.4 Conséquences sociales

Aucun effet sur la société n'est attendu. Les questions correspondantes n'ont donc pas été examinées en profondeur.

4.5 Conséquences environnementales

Aucun impact direct sur l'environnement n'est attendu. Un impact indirect résulte de la participation de la Suisse aux efforts de l'Union européenne pour renforcer le rôle des chemins de fer dans la réduction des émissions de CO₂ dans le transport de voyageurs et de marchandises au moyen du 4RP-TP.

4.6 Autres conséquences

La CE n'a accepté l'approche progressive de la mise en œuvre du 4RP-TP qu'à la condition que la Suisse s'efforce de mettre pleinement en œuvre le 4RP-TP dans un avenir proche. Ainsi, la première étape mise en œuvre en Suisse jusqu'à présent (ch. 1.1.2) a le statut d'une solution temporaire, qui ne durera que si la Suisse poursuit activement la deuxième étape pour la mise en œuvre complète du 4RP-TP. Avec le présent projet d'adaptation indépendante de la réglementation suisse (cf. ch. 1.2, la concrétisation de la 2^e étape se poursuit. La Suisse adresse par là un signal clair à l'UE en exprimant sa volonté de participer aux efforts de renforcement du secteur ferroviaire dans le cadre du 4RP-TP.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité

Le projet de loi concerne la LCdF. Celle-ci trouve sa base constitutionnelle dans les art. 81, 87 et 87a de la Constitution (Cst.)²². En outre, il est prévu de modifier une disposition de la LIE, qui trouve sa base constitutionnelle dans les art. 81, 87, 89 et 91, al. 1, Cst.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

L'ATT est le lien juridique entre les paysages ferroviaires de la Suisse et de l'UE. Il est fondé sur le principe de l'équivalence des législations des parties contractantes. La Suisse s'est engagée politiquement à mettre la législation suisse en conformité avec le droit communautaire pertinent dans le domaine de l'ATT, qui est énuméré à l'annexe 1 de ce même accord (art. 52, par. 6, ATT). L'objectif de l'ATT est d'harmoniser le plus complètement possible les règles applicables dans ce domaine en Suisse et dans l'UE.

Le marché ferroviaire intérieur de l'UE a été réformé ces dernières années dans le cadre des «paquets ferroviaires». La Suisse a jusqu'à présent adopté des parties importantes des trois premiers paquets ferroviaires pour promouvoir l'harmonisation technique et

²² RS 101

opérationnelle dans le domaine de l'interopérabilité et de la sécurité. Avec l'adoption d'éléments importants du troisième paquet, la Suisse a eu la possibilité de participer (sans droit de vote) au Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC) de la CE. Depuis 2014, la Suisse peut apporter directement sa contribution au plus important comité de gestion du secteur ferroviaire. Cette possibilité de s'exprimer est très importante et l'emporte sur le désavantage de ne pas avoir le droit de vote en tant qu'État non membre.

La Suisse a adopté les éléments techniques essentiels du 4RP-TP par le biais de la modification du 6 novembre 2019 de l'OCF²³. Cela permet à la Suisse d'être incluse dans les procédures centrales de l'ERA nouvellement établies pour les procédures d'homologation importantes (mise sur le marché des véhicules, certificat de sécurité) (cf. également ch. 3.1).

La présente révision de la loi respecte les dispositions de l'ATT et est compatible avec celui-ci. En temps voulu (au plus tard après l'adaptation de l'ATT), les actes normatifs correspondants de l'UE pourront être inclus dans l'annexe 1 de l'ATT par décision du Comité mixte afin d'établir l'équivalence des réglementations nationales applicables avec celles de l'UE.

5.3 Forme de l'acte à adopter

Le projet de loi ne comprend que des modifications de la LCdF et de la LIE.

5.4 Frein aux dépenses

Le projet de loi ne crée pas de nouvelles dispositions en matière de subventions (entraînant des dépenses supérieures à l'un des seuils), ni n'adopte de nouveaux crédits d'engagement / plafond de dépenses (entraînant des dépenses supérieures à l'un des seuils).

5.5 Délégation de compétences législatives

Selon l'art. 48, al. 2, LOGA, la délégation de compétences législatives à des groupes et à des offices nécessite une base légale explicite. Le projet contient une délégation directe des compétences législatives à un office et une délégation législative au Conseil fédéral:

Art. 23f, al. 3 LCdF: la let. a concerne l'ancrage des modifications des STI dans le droit suisse. Elles faisaient auparavant l'objet de l'annexe 7 OCF. La lettre b concerne d'une part les points ouverts des STI à résoudre par des réglementations nationales, ainsi que les dérogations nécessaires aux STI.

L'art. 97, al. 2, LCdF donne au Conseil fédéral la compétence de déléguer à l'avenir la promulgation des DE-OCF à l'OFT. Jusqu'à présent, ces DE-OCF étaient édictées par le DETEC. La raison pour laquelle aucune délégation directe à l'OFT n'est envisagée ici, contrairement au cas visé à l'art. 23f, al. 2, LCdF, est que la marge de manœuvre est plus grande pour le transport non interopérable, qui constitue une partie importante de la réglementation des DE-OCF. Dans ce cas, la délégation à l'OFT est seulement conseillée pour des raisons d'économie administrative, mais n'est pas obligatoire.

Les dispositions des DE-OCF concernant l'interopérabilité, les STI ainsi que les compléments et dérogations nécessaires aux STI sont étroitement liées et nécessitent une réglementation simultanée et coordonnée. Elles sont de nature technique et doivent rester dans le cadre de l'ATT et des dispositions de la LCdF et de l'OCF, de sorte qu'une (possibilité de) délégation à l'OFT est envisagée, notamment en raison de la marge de manœuvre extrêmement limitée en matière de conception.

5.6 Protection des données

Les modifications envisagées de la LCdF ne touchent pas davantage les droits fondamentaux des personnes physiques que la situation juridique en vigueur aujourd'hui.

Désormais, l'OFT dispose également des droits d'information nécessaires vis-à-vis des organismes chargés de l'entretien des véhicules afin d'exercer sa mission de surveillance (art. 14a). Une obligation de déclarer immédiatement les accidents et les incidents graves au SESE et non à l'OFT est établie (art. 15). Le secrétariat du SESE (bureau d'enquête) est habilité à participer aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves à l'étranger et à échanger les informations nécessaires (art. 15a, al. 3^{ter}). L'OFT est autorisé à participer aux registres de véhicules de l'UE (art. 17a, al. 5). Il est précisé que l'OFT peut échanger les données nécessaires avec tous les organismes participants dans la mesure où cela est nécessaire à l'accomplissement de ses tâches de surveillance (art. 17c, al. 3, art. 23i, al. 2, let. f, et art. 23l, al. 2). Ces dispositions sont conformes aux principes de la protection des données, car elles sont proportionnées et ne prévoient pas le traitement de données personnelles particulièrement sensibles.

Liste des abréviations

4RP-TP	4 ^e paquet ferroviaire de l'UE, volet technique
ANS	Autorité nationale de sécurité
ANSS	Autorités nationales de surveillance de la sécurité
ATT	Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, RS 0.740.72
CE	Commission européenne
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999, RS 0.742.403.12
Cst.	Constitution fédérale, RS 101
DE-OCF	Dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer, RS 742.141.11
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ENE	(STI du sous-système) Énergie
ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
ERTMS	European Railways Traffic Management System: système européen de gestion du transport ferroviaire
ETCS	European Train Control System: système européen de contrôle de la marche des trains
ETF	Entreprise de transport ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
IOP	Interopérabilité
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer, RS 742.101
LIE	Loi fédérale du 24 juin 1902 sur les installations électriques, RS 734.0
LOGA	loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration, RS 172.010
LPD	Loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données, RS 235.1
OCF	Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer, RS 742.141.1
OEIT	Ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports, RS 742.161
OFT	Office fédéral des transports
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee: Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire
RTNN	Règles techniques nationales notifiées
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité
STI	Spécifications techniques d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen

UE

Union européenne

Loi sur les chemins de fer (*projet*)

Loi fédérale sur les installations électriques (*projet*)

Ordonnance sur les chemins de fer (OCF) (*projet*)

Commentaire sur les articles prévus de l'OCF (*projet*)

Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT) (*projet*)

Commentaire sur les articles prévus de l'OEIT (*projet*)