



Ce texte n'a pas encore fait l'objet d'une publication officielle

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

Modification du ...

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

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

Art. 5g Rapport de sécurité des entreprises ferroviaires

Chaque année, les entreprises ferroviaires présentent à l'OFT, le 31 mai au plus tard, un rapport de sécurité sur l'année civile précédente contenant les indications visées à l'art. 9, par. 6, de la directive (UE) 2016/798² et à l'art. 18, par. 1, du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013³.

Art. 5h, titre et al. 2

Rapport annuel de l'OFT

² Ce rapport doit contenir au moins les informations visées à l'art. 19 de la directive (UE) 2016/798⁴.

Art. 5^{bis}

Abrogé

RO

¹ RS 742.141.1

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

³ Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, JO L 121 du 3.5.2013, p. 8; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015, JO L 185 du 14.7.2015, p. 6.

⁴ Cf. note de bas de page relative à l'art. 5g.

Art. 5j Maintenance des véhicules

¹ Le service responsable de la maintenance des véhicules visé à l'art. 17b LCdF doit exploiter un système de maintenance qui réponde aux exigences visées à l'art. 14, par. 2 et 3, ainsi qu'à l'annexe III de la directive (UE) 2016/798⁵.

² Si ce service est responsable de la maintenance de wagons qui circulent sur des tronçons interopérables, il doit être certifié à cet effet selon le règlement d'exécution (UE) 2019/779⁶. Les entreprises de transport ferroviaire sont exemptées de l'obligation d'être certifiées pour effectuer la maintenance de leurs propres wagons.

³ Quiconque a des raisons de supposer que le service responsable ne satisfait pas aux exigences en informe l'organe de certification. Ce dernier informe sans délai l'OFT des mesures prises.

Art. 8c, al. 1

¹ Lors de projets innovants ou complexes de haute importance pour la sécurité (changements significatifs), l'entreprise ferroviaire réalise le processus de gestion des risques conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013⁷.

Art. 12, al. 2, 1^{re} phrase, 4, phrase introductive, et 5

² Elles veillent à ce que les prescriptions d'exploitation soient à la disposition de l'OFT à titre de base en vue de son activité de surveillance. ...

⁴ Les utilisateurs du réseau sont tenus de respecter les prescriptions d'exploitation qui, en rapport avec l'utilisation des tronçons, régissent:

⁵ L'OFT veille à ce que les prescriptions d'exploitation soient aussi uniformes que possible.

Art. 15t, al. 3 à 5

³ Les organismes d'évaluation des risques doivent en outre satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013⁸.

⁴ L'art. 12 du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 s'applique aux organismes d'évaluation des risques consultés pour des modifications qui concernent exclusivement le marché national.

⁵ Les organismes désignés doivent en outre satisfaire aux exigences de l'art. 45, par. 1, de la directive (UE) 2016/799⁹.

⁵ Cf. note de bas de page relative à l'art. 5g.

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 360.

⁷ Cf. note de bas de page relative à l'art. 5g.

⁸ Cf. note de bas de page relative à l'art. 5g.

⁹ Cf. note de bas de page relative à l'art. 7, al. 4.

Art. 15u, al. 3

³ Les organismes d'évaluation des risques doivent en outre satisfaire aux exigences du chap. 4.1 de la norme ISO/IEC 17020:2012¹⁰.

Art. 15v, al. 4

⁴ La reconnaissance est valable dix ans au plus pour les organismes désignés et cinq ans au plus pour les organismes d'évaluation des risques. Elle est renouvelable aux conditions de son octroi.

Art. 18 Profil d'espace libre, autres espaces

¹ Le profil d'espace libre enveloppe l'espace déterminé par le gabarit limite des obstacles et les espaces de sécurité mentionnés à l'annexe 1.

² Le gabarit limite des obstacles est déterminé à l'aide du contour de référence idéal défini à l'annexe 1; ce contour de référence est fixé par l'OFT après entente avec les entreprises ferroviaires. À l'exception des éléments de la ligne de contact aérienne nécessaires à sa fonction, aucun obstacle ne doit pénétrer dans l'espace délimité par ledit gabarit.

³ Les espaces de sécurité du profil d'espace libre sont les suivants:

- a. le dégagement à la hauteur des fenêtres;
- b. l'espace pour le dégagement d'évacuation;
- c. l'espace pour le dégagement de service à la largeur requise;
- d. l'espace pour les portes ouvertes, et
- e. l'espace pour la ligne de contact aérienne.

⁴ Les autres espaces de sécurité ainsi que les espaces requis à d'autres fins d'exploitation et techniques sont définis au cas par cas.

⁵ Les entreprises ferroviaires fixent, pour les parties interconnectées du réseau ferroviaire, le profil d'espace libre correspondant à l'utilisation prévue et le soumettent à l'approbation de l'OFT.

Art. 19 Distances entre et à côté des voies

¹ L'entraxe minimal de voies parallèles, la distance minimale entre l'axe de la voie et les constructions et installations, de même que l'espace nécessaire à côté d'une voie sont déterminés par les exigences:

- a. du profil d'espace libre;
- b. des autres espaces de sécurité et des espaces requis pour des besoins techniques et d'exploitation, et

¹⁰ ISO/IEC 17020:2012 Évaluation de la conformité – Exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection. La norme peut être obtenue contre paiement auprès de l'Association suisse de normalisation, Sulzerallee 70, 8404 Winterthur; www.snv.ch.

c. de l'aérodynamique.

² L'entraxe minimal de deux voies parallèles entre lesquelles il n'y a ni espace de sécurité ni construction ni installation doit être fixé de sorte que les gabarits limites des obstacles ne s'interpénètrent pas. Il doit être augmenté en conséquence pour les vitesses élevées.

³ Les espaces de sécurité nécessaires au personnel doivent être réservés entre les voies et à côté de celles-ci ainsi qu'entre les voies et les constructions et installations. Les espaces de sécurité destinés aux activités d'exploitation sont en outre régis par l'art. 71.

⁴ Si des espaces de sécurité supplémentaires sont nécessaires, les distances minimales sont fixées au cas par cas, notamment:

- a. pour les espaces de sécurité destinés aux voyageurs qui doivent embarquer et débarquer entre les véhicules;
- b. pour les voies de débord, les voies longeant un quai de chargement et les voies de raccordement.

Art. 20

Abrogé

Art. 44, let. e

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

- e. autres installations électriques spécifiquement ferroviaires;

Art. 46, al. 2

² Il rend tous les documents de service techniques nécessaires à l'exploitation de l'installation accessibles de manière appropriée et veille à leur praticabilité ainsi qu'à leur convivialité. Sur demande, il les met à la disposition de l'OFT. Les documents de service qui s'écarteraient des prescriptions souveraines doivent être présentés pour approbation à l'OFT au moins trois mois avant l'entrée en vigueur prévue.

Art. 58, al. 1

¹ Les véhicules à vapeur et les véhicules historiques doivent être exploités et entretenus de manière à permettre une exploitation ferroviaire sûre de l'infrastructure sur laquelle ils circulent. Les entités responsables de l'entretien des véhicules ne sont pas soumises à l'obligation d'être certifiées.

Art. 71 Espaces de sécurité destinés aux activités d'exploitation

Lors de la planification, de la construction et de la transformation d'ouvrages et d'installations, les espaces de sécurité destinés aux activités d'exploitation conformément aux règles de circulation édictées par l'OFT en vertu de l'art. 17, al. 3,

LCdF doivent être prévus en vue d'une exploitation ferroviaire sûre, fiable et développable.

Art. 83i Disposition transitoire relative à la modification du ...

¹ La reconnaissance des organismes d'évaluation des risques octroyée avant le 1^{er} novembre 2020 est valable jusqu'au 31 juillet 2022.

II

¹ Les annexes 1 et 5 à 7 sont remplacées par les versions ci-jointes.

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

III

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} novembre 2020.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

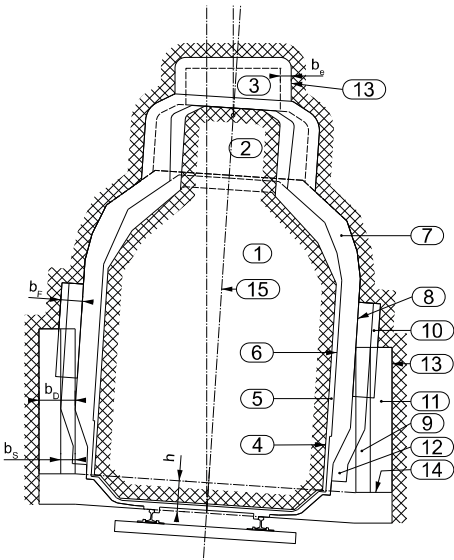
Annexe I
(art. 18, al. 1 et 2, et art. 47, al. 2)

Profil d'espace libre, contour de référence:
notions et disposition des espaces de sécurité

Légende:

1	Espace des véhicules et chargements	10	Dégagement à la hauteur des fenêtres
2	Espace du pantographe	11	Espace pour le dégagement de service à la largeur requise
3	Espace pour la ligne de contact aérienne	12	Espace pour les portes ouvertes
4	Gabarit des véhicules et des chargements et du pantographe	13	Profil d'espace libre (gabarit limite des obstacles et espaces de sécurité du profil d'espace libre)
5	Espace cinématique requis à respecter par le constructeur	14	Piste horizontale
6	Contour de référence	15	Axe de la voie du système d'axes du profil d'espace libre
7	Espace cinématique requis à respecter par le gestionnaire d'infrastructure		
8	Gabarit limite des obstacles		
9	Espace pour le dégagement d'évacuation		
b_s	Largeur de l'espace pour le dégagement d'évacuation	b_e	Distance de protection électrique
b_F	Largeur du dégagement à la hauteur des fenêtres		
b_D	Largeur de l'espace pour le dégagement de service	h	Hauteur de la piste horizontale

Ce dessin ne tient pas compte des espaces supplémentaires selon l'art. 18, al. 4.



Installations électriques

Let. e

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

- e. les autres installations électriques spécifiquement ferroviaires, soit tout ou partie d'autres 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,
 2. les éléments électriques des réchauffages d'aiguilles alimentés par le courant de traction ou par le réseau électrique de terre général,
 3. les installations d'alimentation électrique des véhicules ferroviaires ou des trolleybus à l'arrêt,
 4. les installations de sécurité et les applications télématiques (y c. les installations de commande et de surveillance des passages à niveau) et leurs installations d'alimentation en électricité, si elles font partie de l'infrastructure,
 5. les systèmes d'avertissement des personnes sur et aux abords des voies et leurs installations d'alimentation en électricité,
 6. 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);

Annexe 5
(art. 15a, al. 1)

Tronçons à voie normale non interoperables

Renens VD–Lausanne Flon

Fleurier–St-Sulpice

Worblaufen–Zollikofen

Luzern–Horw

Emmenbrücke–Hübeli (bif)–Hochdorf

Hochdorf–Beinwil am See

Beinwil am See–Lenzburg

Zürich–Giesshübel (bif)–Uetliberg

Etwilen–Ramsen–Grenze (-Singen)

Chur–Domat/Ems

Rorschach–Heiden

Arth-Goldau–Rigi–Vitznau

Niederbipp–Oberbipp

Wohlen–Villmergen

Annexe 6
(art. 15a, al. 2)

Réseau principal interopérable

Lausanne–Vevey
Vevey–Les Paluds (bif)–St-Maurice
St-Maurice–Martigny
Martigny–Sierre–St. German (bif)
St. German (bif)–Visp–Brig
Brig–Grenze–Iselle (–Domodossola)
Genève–Aéroport–St-Jean (bif)
St-Jean (bif)–Genève
St-Jean (bif)–Jonction (bif)–Chêne-Bougeries (frontière)
Genève–Châtelaine (bif)–La Plaine-Front. (–Bellegarde)
Châtelaine (bif)–Jonction (bif)
Genève–Genève-Eaux-Vives–Chêne-Bougeries (frontière)
Genève–Morges–Lonay–Préverenges
Lonay–Préverenges–Denges-Echandens
Denges-Echandens–Renens VD
Renens VD–Lausanne
Lonay–Préverenges–Lausanne-Triage
Lausanne-Triage–Renens VD
Lausanne-Triage–Bussigny
Daillens (bif)–Le Day
Le Day–Vallorbe
Vallorbe–Front. (–Frasne)
Denges-Echandens–Lécheires (bif)
Lécheires (bif)–Bussigny
Renens VD–Lausanne Sébeillon–Lausanne
Renens VD–Bussigny
Bussigny–Cossonay–Daillens (bif)
Daillens (bif)–Chavornay
Chavornay–Yverdon
Yverdon–Auvornier

Auvernier–Neuchâtel–Vauseyon
Neuchâtel–Vauseyon–Neuchâtel
Neuchâtel–Cornaux–Biel/Bienne
Basel SBB–Ruchfeld (bif)
Lausanne–Puidoux
Puidoux–Palézieux
Palézieux–Romont
Romont–Fribourg/Freiburg
Fribourg/Freiburg–Flamatt
Flamatt–Bern Weyermannshaus–Bern
Biel/Bienne–Biel/Bienne RB
Biel/Bienne RB–Biel Mett (bif)
Bern–Bern Wylerfeld–Wankdorf (bif)–Ostermundigen
Ostermundigen–Gümligen
Gümligen–Thun
Löchligut (bif)–Wankdorf (bif)–Ostermundigen
Spiez–Wengi-Ey (bif)
Wengi-Ey (bif)–Frutigen
Frutigen–Lötschberg-Tunnel–Brig
Wengi-Ey (bif)–Frutigen Nordportal (bif)
Frutigen Nordportal (bif)–Lötschberg-Basistunnel–St. German (bif)
Frutigen–Frutigen Nordportal (bif)
Thun–Spiez
Biel/Bienne–Biel Mett (bif)
Biel Mett (bif)–Lengnau
Lengnau–Solothurn West
Solothurn West–Solothurn
Solothurn–Niederbipp
Niederbipp–Oensingen
Oensingen–Olten
Solothurn–Ausbaustrecke–Wanzwil (bif)
Bern–Bern Wylerfeld–Löchligut (bif)
Löchligut (bif)–Zollikofen
Zollikofen–Mattstetten (bif)

Mattstetten (bif)–Burgdorf
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal
Langenthal–Rothrist
Rothrist–Aarburg–Oftringen–Olten
Löchligut (bif)–Grauholz-Tunnel–Äspli (bif)
Äspli (bif)–Neubaustrecke–Wanzwil (bif)
Wanzwil (bif)–Rothrist
Rothrist–Born-Tunnel–Olten
Äspli (bif)–Mattstetten (bif)
Rothrist–Kriegsschleife–Zofingen
Basel SBB–MuttENZ
MuttENZ–Pratteln
Pratteln–Liestal
Liestal–Sissach
Sissach–Hauenstein-Basistunnel–Olten Nord (bif)
Olten Nord (bif)–Olten
MuttENZ–Adler-Tunnel–Liestal
Basel SBB RB–Birsfelden Hafen
Basel SBB RB–Gellert (bif)–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 (bif)
Pratteln–Basel SBB RB
Basel SBB RB–Ruchfeld (bif)
Basel SBB RB–Basel SBB GB
Basel SBB GB–Basel SBB
Ruchfeld (bif)–Basel GB
Olten–Aarburg–Oftringen–Zofingen
Zofingen–Sursee
Sursee–Hübeli (bif)–Emmenbrücke
Emmenbrücke–Fluhmühle (bif)–Gütsch (bif)–Luzern
Olten Nord (bif)–Verbindungslinie–Olten Ost (bif)–Dulliken
Basel SBB–Basel St. Johann

Basel St. Johann–Basel St. Johann Hafen
Basel St. Johann–Grenze (–St-Louis)
Basel SBB–Gellert (bif)–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 (bif)–Dulliken
Dulliken–Aarau
Däniken Ost–Eppenbergstunnel–Wöschnau
Aarau–Rupperswil
Rupperswil–Brugg AG
Immensee–Arth-Goldau
Arth-Goldau–Rynächt
Rynächt–Gotthardbasistunnel–Pollegio Nord
Pollegio Nord–Giubiasco
Giubiasco–Galleria Mte Ceneri–Taverne-Torricella
S. Antonino/Giubiasco ovest–Ceneribasistunnel–Vezia (bif)
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 (bif)
Gexi (bif)–Othmarsingen
Othmarsingen–Gruemet (bif)
Gruemet (bif)–Heitersberg-Tunnel–Killwangen-Spreitenbach
Gexi (bif)–Hendschiken
Hendschiken–Wohlen
Wohlen–Rotkreuz
Rotkreuz–Immensee
Hendschiken–Othmarsingen

Othmarsingen–Lupfig
Lupfig–Brugg Süd (bif)
Brugg Süd (bif)–Brugg AG
Brugg Nord (bif)–Verbindungslinie–Brugg Süd (bif)
Thalwil–Zimmerberg-Tunnel–Sihlbrugg
Sihlbrugg–Albis-Tunnel–Zug
Rotkreuz–Fluhmühle (bif)–Gütsch (bif)–Luzern
Arth-Goldau–Zug
Pratteln–Stein-Säckingen
Stein-Säckingen–Bözberg-Tunnel–Brugg Nord (bif)
Brugg Nord (bif)–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 (bif)–Zürich Oerlikon
Killwangen-Spreitenbach–Zürich Altstetten
Zürich Altstetten–Zürich HB
Zürich Altstetten–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 41-44)
Zürich Altstetten–Zürich GB
Zürich GB–Zürich Aussersihl (bif)
Wallisellen–Zürich Oerlikon
Zürich Oerlikon–Zürich Wipkingen–Zürich HB
Winterthur–Effretikon
Effretikon–Hürlistein (bif)–Bassersdorf
Bassersdorf–Zürich Flughafen–Opfikon (bif)
Brüttenertunnel (Bassersdorf/Dietlikon – Tössmühle (Winterthur)
Opfikon (bif)–Zürich Oerlikon
Zürich Oerlikon–Hard (bif)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB
Effretikon–Hürlistein (bif)–Dietlikon
Dietlikon–Wallisellen
Opfikon (bif)–Kloten–Bassersdorf
Schaffhausen–Neuhausen

Neuhausen–Eglisau

Eglisau–Bülach

Bülach–Oberglatt

Oberglatt–Glattbrugg

Glattbrugg–Zürich Oerlikon

Zürich Oerlikon–Hard (bif)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 41-44)

Zürich Oerlikon–Weinbergtunnel–Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe) (Durchmesserlinie)

Glattbrugg–Opfikon Süd (bif)–Zürich Seebach

Schaffhausen–Infrastrukturgrenze Gemeinschaftsbahnhof–Thayngen Staatsgrenze

St. Margrethen–Grenze (–Lustenau)

Winterthur–Winterthur Grüze–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 (bif)

Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe)–Kohlendreieckbrücke–Zürich Vorbahnhof–Letzigrabenbrücke–Zürich Altstetten (Durchmesserlinie)

Zürich Aussersihl (bif)–Zürich Wiedikon

Zürich Wiedikon–Thalwil

Zürich Aussersihl (bif)–Zimmerberg-Basistunnel–Litti

Spécifications techniques d'interopérabilité

1. Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «*Infrastructure*» du système ferroviaire dans l'Union européenne, JO L 356 du 12.12.2014, p. 1; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
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 en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/775 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 103.
3. Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «*contrôle-commande et signalisation*» du système ferroviaire dans l'Union européenne, JO L 158 du 15.6.2016, p. 1; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
4. Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «*Exploitation et gestion du trafic*» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE, version du JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5.
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 en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
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; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/772 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 1.
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; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution

- (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
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; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
 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; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108.
 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; modifié par le règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 89.
 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 de la Commission, JO L 356 du 12.12.2014, p. 438; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019, JO L 139 I du 27.5.2019, p. 356.