2025/717

15.4.2025

DÉCISION nº 1/2024 DU COMITÉ DES TRANSPORTS TERRESTRES COMMUNAUTÉ/SUISSE

du 13 décembre 2024

relative à la modification des annexes 1, 5 et 8 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, et la modification de la décision nº 2/2019 du Comité [2025/717]

LE COMITÉ,

vu 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 route ([1]) (ci-après l'«accord»), et notamment son article 52, paragraphe 4, et l'article 55, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 51, paragraphe 2, de l'accord, le Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (ci-après le «Comité mixte») assure le suivi et l'application des dispositions de l'accord et met en œuvre les clauses d'adaptation et de révision visées à ses articles 52 et 55.

(2) Conformément à l'article 52, paragraphe 4, de l'accord, le Comité mixte adopte, entre autres, les décisions portant révision de l'annexe 1 afin d'y incorporer, en tant que de besoin et sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée ou décide de toute autre mesure visant à sauvegarder le bon fonctionnement de l'accord.

(3) Par décision nº 2/2019 du 13 décembre 2019 ([2]), le Comité mixte a, d'une part, révisé l'annexe 1 de l'accord pour y incorporer des dispositions de fond de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([3]) et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil ([4]), et il a, d'autre part, adopté des dispositions transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union européenne. Les dispositions transitoires des articles 2, 3, 4 et 5 de la décision nº 2/2019 ont initialement été applicables jusqu'au 31 décembre 2020. Par décision nº 2/2020 ([5]), le Comité mixte a prolongé les dispositions transitoires jusqu'au 31 décembre 2021. Par décision nº 2/2021 ([6]), les dispositions transitoires ont été prolongées jusqu'au 31 décembre 2022. Par décision nº 1/2022 ([7]), elles ont été de nouveau prolongées jusqu'au 31 décembre 2023. Par décision nº 1/2023 ([8]), elles ont été de nouveau prolongées jusqu'au 31 décembre 2024.

([1]) JO L 114 du 30.4.2002, p. 91.
([2]) Décision nº 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 13 décembre 2019 sur les mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union européenne (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43).
([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]) Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).
([5]) Décision nº 2/2020 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 11 décembre 2020 modifiant l'annexe 1 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ainsi que la décision nº 2/2019 du Comité sur les mesures provisoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union européenne (JO L 15 du 18.1.2021, p. 34).
([6]) Décision nº 2/2021 du Comité des Transports Terrestres Communauté/Suisse du 17 décembre 2021 modifiant l'annexe 1 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ainsi que la décision n 2/2019 sur les mesures provisoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union européenne (JO L 46 du 25.2.2022, p. 125).
([7]) Décision nº 1/2022 du Comité des Transports Terrestres Communauté/Suisse du 21 décembre 2022 modifiant l'annexe 1 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, et la décision nº 2/2019 du Comité (JO L 19 du 20.1.2023, p. 144).
([8]) Décision nº 1/2023 du comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 14 décembre 2023 modifiant l'annexe 1 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ainsi que la décision nº 2/2019 du Comité (JO L, 2024/1182, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1182/oj).

(4) Une prolongation des dispositions des articles 2, 3, 4 et 5 de la décision n° 2/2019 jusqu'au 31 décembre 2025 est nécessaire pour le maintien d'une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union européenne.

(5) Par décision n° 2/2021 du 17 décembre 2021, la date à laquelle certaines règles nationales suisses, énumérées à l'annexe 1 de l'accord, qui pourraient être incompatibles avec les spécifications techniques d'interopérabilité, devraient être revues en vue de leur élimination, modification ou maintien, a été reportée au 31 décembre 2022. Par décision n° 1/2022, cette date a été reportée au 31 décembre 2023. Par décision n° 1/2023, cette date a été reportée au 31 décembre 2024. Au vu de l'état actuel de ces travaux, cette date devrait être fixée au 31 décembre 2025 pour les règles nationales qui n'ont pas encore été revues.

(6) Des nouveaux actes législatifs de l'Union européenne ont été adoptés dans les domaines couverts par l'accord depuis cette dernière modification. Par conséquent, l'annexe 1 devrait être adaptée pour y inclure ces nouveaux actes législatifs pertinents,

(7) Conformément à l'article 55, paragraphe 3, de l'accord, le Comité mixte adopte, entre autres, les décisions portant révision des annexes 5 et 8. Il convient de réviser ces annexes pour inclure les accords avec les pays devenus membres de l'Union européenne après la signature de l'accord,

DÉCIDE:

Article premier

L'annexe 1 de l'accord est modifiée comme indiqué dans l'annexe 1 à la présente décision.

Article 2

L'annexe 5 de l'accord est remplacé par l'annexe 2 à la présente décision.

Article 3

L'annexe 8 de l'accord est remplacé par l'annexe 3 à la présente décision.

Article 4

La décision n° 2/2019 du Comité mixte du 13 décembre 2019 est modifiée comme suit:

1) À l'article 6, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'annexe 1 identifie les règles nationales et cas spécifiques applicables qui sont potentiellement incompatibles avec le droit de l'Union. Si la compatibilité avec le droit de l'Union n'a pas été établie au 31 décembre 2025, ces règles nationales et cas spécifiques ne peuvent plus être appliqués sauf si le Comité mixte en décide autrement.».

2) À l'article 8, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les articles 2, 3, 4 et 5 s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2025.».

Article 5

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bern, le 13 décembre 2024.

Pour la Confédération suisse	*Pour l'Union européenne*
La présidente	*Le chef de la délégation européenne*
Christa HOSTETTLER	Kristian SCHMIDT

ANNEXE 1

L'annexe 1 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 route est modifiée comme suit:

1) Dans la section 2 («Normes sociales»), le huitième tiret concernant le règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 ([1]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/158 de la Commission du 5 février 2020 (JO L 34 du 6.2.2020, p. 20).».

2) La section 3 («Normes techniques») est modifiée comme suit:

a) le dixième tiret concernant le règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ([2]) est supprimé;

b) le treizième tiret concernant le règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil ([3]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/839 de la Commission du 7 mars 2019 (JO L 138 du 24.5.2019, p. 70).»;

c) après le tiret concernant le règlement (UE) nº 540/2014, les tirets suivants sont insérés:

«— Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

— Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 409 du 17.11.2021, p. 1).

([1]) Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1), modifié par le règlement d'exécution (UE) 2018/502 de la Commission du 28 février 2018 (JO L 85 du 28.3.2018, p. 1).

([2]) Règlement (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

([3]) Règlement (UE) nº 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/839 de la Commission du 7 mars 2019 (JO L 138 du 24.5.2019, p. 70).

— Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 107 du 6.4.2022, p. 18).

— Règlement délégué (UE) 2023/2590 de la Commission du 13 juillet 2023 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur et modifiant ledit règlement (JO L, 2023/2590, 22.11.2023).».

3) La section 4 («Droits d'accès et de transit ferroviaire») est modifiée comme suit:

a) le huitième tiret concernant le règlement (CE) nº 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil ([4]) est supprimé;

b) le dix-huitième tiret concernant la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission ([5]) est remplacé par le texte suivant:

«— Décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32), modifiée en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1696 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 I du 8.9.2023, p. 561).»;

c) le vingt et unième tiret concernant le règlement (UE) nº 321/2013 de la Commission ([6]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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 (JO L 104 du 12.4.2013, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).»;

d) le vingt-troisième tiret concernant le règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission ([7]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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 en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-001: Profil d'espace libre: général La compatibilité des gabarits OCF avec les gabarits internationaux selon EN 15273-1:2013+A1:2016 est la suivante:

— Gabarit G1: admission sans restrictions.

([4]) Règlement (CE) nº 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

([5]) Décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32).

([6]) Règlement (UE) nº 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 (JO L 104 du 12.4.2013, p. 1).

([7]) Règlement (UE) nº 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).

— Gabarit GA: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O1. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h. En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs h > 3,250 m. Le gabarit OCF O1 est compatible avec les chargements standards pour le gabarit GA, précisés par la fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.

— Gabarit GB: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O2. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h. En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs h > 3,250 m. Le gabarit OCF O2 est compatible avec les chargements standards pour le gabarit GB, précisés par la Fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.

— Gabarit GC: admission sans restrictions dans le gabarit OCF O4. Le gabarit de l'infrastructure (partie supérieure) pour tous les types de gabarit (par ex. OCF O1, OCF O2, OCF O4) est calculé en conformité à l'EN 15273-1:2013, Annexe C, C.2.1, Tableau C1 (respectivement Annexe C, C.2.3, Tableau C4), sous réserve des profils cinématiques de référence et des règles de calcul associées. En Suisse, l'utilisation des formules données dans l'EN 15273-3:2013, Annexe C, Tableaux C.2 et C.3 (pour les hauteurs h > 3,250 m) n'est pas autorisée.

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-002: Portes d'accès en position ouverte et emmarchements mobiles en position sortie. En Suisse, les prescriptions selon les DE-OCF, DE47, art. 47.2, ch. 7 doivent être respectées en plus des règles de la norme EN 15273-2, annexe A, A.3.14 "Règles particulières pour les portes d'accès en position ouverte et les emmarchements mobiles en position sortie". Selon ces directives, un dépassement du gabarit des véhicules de la valeur wi, qui ne doit pas dépasser 0,035 m, n'est pas autorisé en dessous de 0,6 m au-dessus du niveau du sol du PDR (plan de roulement). Les portes d'accès qui respectent les prescriptions de la Fiche UIC 560, ch. 1.1.4 à 1.1.4.3, sont toutefois autorisées.

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-007: Procédure d'acceptation relative aux petits rayons (R < 250 m). Afin de permettre la circulation d'une ligne avec un grand nombre de rayons < 250 m, une procédure d'acceptation des caractéristiques de marche des véhicules ferroviaires pour cette gamme de rayons est nécessaire (voir également R RTE 29001). Les spécifications pour les essais et l'évaluation sont définies dans le règlement SBB R I-50127, basé sur la norme EN 14363:2016+A2:2022 (2ème impression). Les véhicules qui ne satisfont pas à ces spécifications ne sont pas autorisés à circuler sur les lignes définies avec un grand nombre de très petits rayons (voir SBB R I-50127, ch. 1.2).

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-008: Présence de courbes serrées et des appareils de voie. Le tracé des voies dans certaines gares en Suisse est techniquement difficile à utiliser en raison de la présence de courbes serrées (rayons inférieurs à 160 m) et de courtes sections intermédiaires de voies avec une distance réduite entre les centres de voies. Par conséquent, une procédure d'acceptation de l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et les croisements est nécessaire. La norme EN 14363:2016+A2:2022 (2e impression) ne spécifie aucune exigence pour l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et las croisements. Les spécifications pour l'essai et l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et les croisements applicables en Suisse sont définies dans les règlements R RTE 29001 et SBB R I-50007. Les véhicules qui ne satisfont pas aux spécifications du règlement SBB R I-50007 ne sont pas autorisés à circuler en service régulier sur le réseau ferroviaire suisse.

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-010: Force de ripage. La force maximale admissible de ripage (somme des forces de guidage) par essieu est limitée, côté infrastructure, par la résistance au ripage admissible des voies. Vu la conception de la superstructure des voies en Suisse, il y a lieu d'appliquer un coefficient $\alpha = k1 = 0,85$ comme valeur réglementaire pour calculer la force maximale admissible de ripage. Un coefficient $\alpha = k1 = 1,0$ peut être appliqué dans des cas exceptionnels et requiert des vérifications spéciales. Les essais dynamiques en vue de l'homologation doivent être effectués sur la base du coefficient $\alpha = k1 = 0,85$.

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-013: Insuffisance de dévers. La vitesse de circulation admissible sur le réseau ferroviaire suisse est définie sur la base d'une insuffisance de dévers de 130 mm (trains de marchandises) et de 150 mm (trains voyageurs); ces insuffisances de dévers sont acceptées sans examen supplémentaire. Pour garantir la sécurité de l'exploitation, il est donc impératif que les véhicules soient testés pour de telles insuffisances de dévers. Les véhicules qui n'ont pas été testés pour de telles insuffisances de dévers ne peuvent pas circuler sur le réseau ferroviaire suisse.

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-014: Spécifications relatives au rayon minimal < 150 m. En Suisse, le rayon minimal pour la libre circulation des véhicules s'applique:

  — aux voies de circulation: 150 m;

  — aux voies de manœuvre: 135 m;

  — aux voies de raccordement: 80 m (libre utilisation des locomotives de manœuvre et des wagons marchandises) et 35 m (plus petit rayon de courbe horizontale autorisé pour certains wagons dans les cas extrêmes).

  Ces rayons sont également spécifiés dans les règlements R RTE 29001 et SBB R I-50007. Ils sont basés sur les exigences de la Fiche UIC 645. Les véhicules qui ne satisfont pas à ces spécifications doivent s'attendre à des restrictions dans l'utilisation des voies de manœuvre et de raccordement (par exemple, très important pour les systèmes d'attelage automatique).

— Cas spécifique permanent CH-STI INF-017: Quais - Aménagement (la hauteur et la distance par rapport à l'axe de la voie) et tracé (rayon et dévers).

  Les spécifications relatives à la planification des quais (la hauteur, la distance par rapport à l'axe de la voie) et au tracé de la voie le long du quai (rayon minimum, dévers maximum) sont définies dans l'homologation ZR44TZ2009-02-0004, délivrée par l'OFT le 3 août 2021. En outre, une hauteur de quai de 350 mm au-dessus du rail est autorisée si une hauteur de quai de 550 mm (la hauteur de quai standard en Suisse)

  — ne peut pas être réalisée sur le tracé géométrique de la voie; ou

  — ne peut pas être réalisée à un coût raisonnable (dans ce cas, des hauteurs de quai partielles sont autorisées).

  Les quais construits conformément à l'homologation mentionnée ci-dessus respectent les spécifications de la partie inférieure du gabarit de la structure conformément au ch. 4.2.3.1, paragraphe (2) de la STI Infrastructure.
  Il n'y a donc aucune restriction au passage des véhicules interopérables.

  Les règles nationales suivantes visée à l'art. 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'applique en Suisse:

  — CH-TSI INF-004 (version 2.0 de juin 2024): Dévers maximal dans les courbes à petit rayon;

  — CH-TSI INF-005 (version 2.0 de juin 2024): Géométrie en service des appareils de voie et des croisements;

  — CH-TSI INF-006 (version 2.0 de juin 2024): Résistance longitudinale de la voie; compatibilité avec les systèmes de freinage;

  — CH-TSI INF-009 (version 2.0 de juin 2024): Résistance transversale de la voie; homologation de trains pendulaires liée au tronçons insuffisance de dévers sur la voie et sur la voie directe de branchements et de croisements.»;

e) le vingt-quatrième tiret concernant le règlement (UE) nº 1300/2014 de la Commission ([8]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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 en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les règles nationales suivantes visée à l'art. 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— CH-TSI PRM-001 (version 2.0 de juin 2021): Accès autonome aux trains;

— CH-TSI PRM-002 (juin 2015): Sous-système infrastructure: spécifications fonctionnelles et techniques;

— CH-TSI PRM-003 (juin 2017): Sous-système infrastructure: position des marches pour monter et descendre du train.»;

f) le vingt-cinquième tiret concernant le règlement (UE) nº 1301/2014 de la Commission ([9]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— Cas spécifique permanent CH-STI ENE-001: gabarit de chargement du pantographe [article référencé des STI 4.2.10 (1)].

Pour les sous-systèmes "énergie" nouveaux, mis à jour ou renouvelés sur le réseau interopérable suisse, le gabarit de chargement du pantographe est spécifié conformément aux dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer du 15 décembre 1983 (DE-OCF; RS 742.141.11) version du 1er juillet 2024, ad art. 18, voie normale, DE 18, figures, figure 12, et ad art. 18/47, DE 18.2/47.2, Contour de référence, ch. 14, comme suit:

— OCF S1: géométrie de l'archet type 1 450 mm avec cornes en matériau isolant;

— OCF S2: géométrie de l'archet type 1 450 mm ou type 1 600 mm avec cornes en matériau isolant;

— OCF S3: géométrie de l'archet type 1 600 mm;

— OCF S4: géométrie de l'archet type 1 950 mm.

Remarque: pour circuler sur les tronçons existants, les unités électriques (matériel roulant) doivent être équipées d'un pantographe dont l'archet a une largeur de 1 450 mm (avec cornes en matériau isolant) conformément à la figure B.1 de la norme EN 50367:2020.»;

([8]) Règlement (UE) nº 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spéci-fications 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).

([9]) Règlement (UE) nº 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).

g) le vingt-sixième tiret concernant le règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission ([10]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-004: force de ripage (article référencé des STI 4.2.3.4).

La force maximale admissible de ripage (somme des forces de guidage) par essieu est limitée, côté infrastructure, par la résistance au ripage admissible des voies. Vu la conception de la superstructure des voies en Suisse, il y a lieu d'appliquer un coefficient α = k1 = 0,85 comme valeur réglementaire pour calculer la force maximale admissible de ripage. Un coefficient α = k1 = 1,0 peut être appliqué dans des cas exceptionnels et requiert des vérifications spéciales. Les essais dynamiques en vue de l'homologation doivent être effectués sur la base du coefficient α = k1 = 0,85.

— Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-005: insuffisance de dévers (articles référencés des STI LOC&PAS 4.2.3.4.2 et STI WAG 4.2.3.5).

La vitesse de circulation admissible sur le réseau ferroviaire suisse est définie sur la base d'une insuffisance de dévers de 130 mm (trains de marchandises) et de 150 mm (trains voyageurs); ces insuffisances de dévers sont acceptées sans examen supplémentaire. Pour garantir la sécurité de l'exploitation, il est donc impératif que les véhicules soient examinés sous l'aspect de telles insuffisances de dévers. Les véhicules qui n'ont pas été examinés sous l'aspect de telles insuffisances de dévers ne peuvent pas circuler sur le réseau ferroviaire suisse.

— Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-017: profil d'espace libre: général, (article référencé des STI LOC&PAS 4.2.3.1).

— La compatibilité des gabarits OCF avec les gabarits internationaux de l'EN 15273-1:2013 est la suivante:

— Gabarit G1: admission sans restrictions.

— Gabarit GA: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O1. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h. En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs h > 3,250 m. Le gabarit OCF O1 accepte les chargements standards pour le gabarit GA, précisés par la fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.

— Gabarit GB: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O2. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h. En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs h > 3,250 m. Le gabarit OCF O2 accepte les chargements standards pour le gabarit GB, précisés par la Fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.

— Gabarit GC: admission sans restrictions dans le gabarit OCF O4.

Le gabarit de l'infrastructure (partie supérieure) pour tous les types de gabarit (par ex. OCF O1, OCF O2, OCF O4) est calculé en conformité à l'EN 15273-1:2013, Annexe C, C.2.1, Tableau C1 (respectivement Annexe C, C.2.3, Tableau C4), sous réserve des profils cinématiques de référence et des règles de calcul associées. En Suisse, l'utilisation des formules données dans l'EN 15273-3:2013, Annexe C, Tableaux C.2 et C.3 (pour les hauteurs h > 3,250 m) n'est pas autorisée.

([10]) Règlement (UE) nº 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).

— Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-028: profil d'espace libre, portes, (article référencé des STI LOC&PAS 4.2.3.1).

Les prescriptions selon les DE-OCF, ad art. 47, DE 47.2, ch. 7 doivent être respectées en plus des règles de la norme EN 15273-2, annexe A, A.3.14 "Règles particulières pour les portes d'accès en position ouverte et les emmarchements mobiles en position sortie". Celles-ci n'autorisent aucun dépassement du gabarit de construction pour les portes d'accès latérales et les emmarchements mobiles en dessous de 0,6 m au-dessus du PDR (plan de roulement). Les portes d'accès qui respectent les prescriptions de la Fiche UIC 560, ch. 1.1.4 à 1.1.4.3, sont toutefois autorisées.

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— CH-TSI LOC&PAS-001 (version 1.1 de juin 2024): Largeur de l'archet du pantographe;

— CH-TSI LOC&PAS-002 (version 2.1 de juin 2024): Diagonale étroite/attestations de conduite sur aiguillages;

— CH-TSI LOC&PAS-003 (version 2.1 de juin 2024): Petits rayons r < 250 m;

— CH-TSI LOC&PAS-006 (version 2.1 de juin 2024): Homologation de véhicules pendulaires selon catégorie N;

— CH-TSI LOC&PAS-007 (version 2.1 de juin 2024): Dispositif de graissage de boudin;

— CH-TSI LOC&PAS-009 (version 1.1 de juin 2024): Emissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur thermique [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2016/1628, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-012 (version 1.0 de juillet 2016): Admittance;

— CH-TSI LOC&PAS-013 (version 1.1 de juin 2024): Interaction pantographe / ligne de contact;

— CH-TSI LOC&PAS-014a (version 2.0 de juin 2021): Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par circuits de voie;

— CH-TSI LOC&PAS-014b (version 2.0 de juin 2021): Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux;

— CH-TSI LOC&PAS-019 (version 3.0 de juin 2024): Signal "non leading input" pour le véhicule de tête [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-020 (version 3.0 de juin 2024): Signal "sleeping input" en conduite multiple [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-022 (version 3.0 de juin 2024): Réinitialisation du freinage d'urgence;

— CH-TSI LOC&PAS-025 (version 2.2 de juin 2024): Sécurisation du dispositif de déconnexion de l'équipement ETCS embarqué [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-027 (version 3.0 de juin 2024): Radiocommande manuelle lors des manœuvres (mode d'exploitation "shunting") [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-030 (version 2.0 de juin 2021): Utilisation de systèmes de freinage n'agissant pas sur l'adhérence;

— CH-TSI LOC&PAS-031 (version 3.0 de juin 2024): Coupure de la traction en toute sécurité [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-035 (version 2.2 de juin 2024): Puissance suffisante du freinage d'urgence [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI LOC&PAS-036 (version 2.2 de juin 2024): Véhicules dotés d'un pupitre de commande pour les deux sens de marche [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) nº 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025].»;

h) le vingt-septième tiret concernant le règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission ([11]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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) 2023/1694 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).»;

i) le vingt-huitième tiret concernant le règlement (UE) nº 1304/2014 de la Commission ([12]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement (UE) nº 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 en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— CH-TSI NOI-001 (version 2.0 de juin 2024): Valeurs limite d'émission des wagons de marchandises.»;

j) le trente-quatrième tiret concernant la directive (UE) nº 2016/797 du Parlement et du Conseil ([13]) est remplacé par le texte suivant:

«— Directive (UE) 2016/797 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).»;

k) le trente-cinquième tiret concernant la directive (UE) 2016/798 du Parlement et du Conseil ([14]) est remplacé par le texte suivant:

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

l) le trente-sixième tiret concernant le règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([15]) est supprimé;

m) le quarante-deuxième tiret concernant le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission ([16]) est remplacé par le texte suivant:

«— 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 (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 1).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— CH-TSI OPE-001 (juillet 2024): Signaux pour la manœuvre;

([11]) Règlement (UE) nº 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).

([12]) Règlement (UE) nº 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).

([13]) Directive (UE) 2016/797 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).

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

([15]) Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif 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).

([16]) 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 (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5).

— CH-TSI OPE-002 (juillet 2024): Marche pour les mouvements de manœuvre en pleine voie;

— CH-TSI OPE-003 (juillet 2024): Comportement dans la communication de manœuvre;

— CH-TSI OPE-004 (juillet 2024): L'ensemble des processus de la manœuvre;

— CH-TSI OPE-005 (juillet 2024): Courbes et contre-courbes de petit rayon;

— CH-TSI OPE-006 (juillet 2024): Catalogue des signaux du système national de signalisation;

— CH-TSI OPE-007 (juillet 2024): Déroulement de la circulation des trains dans le cadre du système national de signalisation;

— CH-TSI OPE-008 (juillet 2024): Procédures de circulation des trains dans le cadre du système national de signalisation en cas de perturbations;

— CH-TSI OPE-009 (juillet 2024): Entrée en gare sans accès dénivelé aux quais;

— CH-TSI OPE-010 (juillet 2024): Vitesse sur le tronçon en dérangement;

— CH-TSI OPE-011 (juillet 2024): Signaux pour les travaux de construction pendant l'exploitation;

— CH-TSI OPE-012 (juillet 2024): Comportement en matière de communication lors de travaux de construction pendant l'exploitation;

— CH-TSI OPE-013 (juillet 2024): Courses d'essai;

— CH-TSI OPE-014 (juillet 2024): Signal d'arrêt lors de danger;

— CH-TSI OPE-015 (juillet 2024): Dépendance de la securité d'un établissement d'une liaison de communication;

— CH-TSI OPE-016 (juillet 2024): Catégorisation des procédures de transmission.»;

n) le quarante-troisième tiret concernant le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission ([17]) est remplacé par le texte suivant:

«— Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 312), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).»;

o) après le tiret concernant le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission ([18]), le tiret suivant est inséré:

«— 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) nº 445/2011 de la Commission (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 360).»;

([17]) Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 312).

([18]) Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 312).

p) après le tiret concernant la décision d'exécution (UE) 2020/453 de la Commission ([19]), les tirets suivants sont insérés:

«— Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).

— Règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 222 du 8.9.2023, p. 1).

— Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) nº 321/2013, (UE) nº 1299/2014, (UE) nº 1300/2014, (UE) nº 1301/2014, (UE) nº 1302/2014 et (UE) nº 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

— Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision nº 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

— CH-TSI CCS-003 (version 2.1 de juin 2024): Activation/désactivation de la transmission du paquet 44 aux systèmes ZUB / SIGNUM;

— CH-TSI CCS-006 (version 3.0 de novembre 2024): Perte du signal "non leading permitted" en mode d'exploitation "Non Leading" [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI CCS-007 (version 2.2 de juin 2024): Règle sur les courbes de freinage pour ERTMS/ETCS Baseline 2;

— CH-TSI CCS-008 (version 4.0 de juin 2024): Implémentation minimale des "Change Requests";

— CH-TSI CCS-011 (version 2.1 de juin 2024): Fonction Euroloop;

— CH-TSI CCS-016 (version 3.1 de juin 2024): Utilisation de paramètres et de fonctions spécifiques au pays;

— CH-TSI CCS-018 (version 2.0 de juin 2024): Interdiction des Levels STM/NTC pour ZUB/SIGNUM;

— CH-TSI CCS-019 (version 3.1 de juin 2024): Reprise et affichage automatiques des données du train (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025);

— CH-TSI CCS-022 (version 2.2 de juin 2024): Marche arrière en mode d'exploitation "Unfitted";

— CH-TSI CCS-023 (version 2.1 de juin 2024): Affichage des messages texte;

— CH-TSI CCS-024 (version 4.0 de juin 2024): Saisie flexible des données;

— CH-TSI CCS-026 (version 2.2 de juin 2024): Monitoring en ligne de l'équipement de voie à partir du véhicule [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI CCS-032 (version 2.2 de juin 2024): Saisie du numéro de train unique pour l'équipement ETCS embarqué et la radio cabine GSM-R [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-TSI CCS-033 (version 2.1 de juin 2024): Fonctionnalités GSM-R Voice [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

([19]) Décision d'exécution (UE) 2020/453 de la Commission du 27 mars 2020 sur les normes harmonisées relatives aux équipements ferroviaires élaborées à l'appui de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 95 du 30.3.2020, p. 1).

— CH-TSI CCS-034 (version 1.1 de juin 2024): Mode d'exploitation "Non Leading";

— CH-TSI CCS-038 (version 1.2 de juin 2024): Message signalant un élargissement important de l'intervalle de confiance en odométrie [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025];

— CH-CSM-RA-001 (version 2.1 de juin 2024): Concept de dossier de sécurité pour l'obtention de l'homologation ETCS en Suisse [règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2025].

— Décision d'exécution (UE) 2023/1696 de la Commission du 10 août 2023 modifiant la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne la spécification du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil (JO L 222 du 8.9.2023, p. 561).

— Décision d'exécution (UE) 2023/2584 de la Commission du 15 novembre 2023 relative aux normes harmonisées concernant l'interopérabilité des systèmes ferroviaires élaborées à l'appui de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2023/2584, 21.11.2023).

— Règlement d'exécution (UE) 2024/949 de la Commission du 27 mars 2024 établissant un formulaire commun pour les demandes de remboursement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires en cas de retards, de correspondances manquées et d'annulations de services ferroviaires conformément au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2024/949, 2.4.2024).».

4) La section 5 («Autres domaines») est modifiée comme suit:

après le tiret concernant le règlement (UE) nº 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, le tiret suivant est inséré:

«— Règlement (CE) nº 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).».

ANNEXE 2

Inventaire des dispositions contenues dans les accords bilatéraux routiers conclus par la Suisse avec les différents États membres de la Communauté relatives au transport de marchandises en trafic triangulaire

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Allemagne	17.12.1953 ([1])	1.2.1954	*article 7* selon le droit national: trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Autriche	22.10.1958 ([2])	4.4.1959	*article 8* Les entrepreneurs ayant le droit d'effectuer des transports de marchandises sont autorisés à transporter, au moyen de véhicules immatriculés dans l'un des États contractants: a. Des marchandises à destination ou en provenance d'un des États. Trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Belgique	25.2.1975 ([3])	24.7.1975	*article 4, chiffre 1, lettre b* Trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Bulgarie	30.5.1974 ([4])	3.10.1974	*art. 4, para. 1 ch. b et art. 4, para. 2* Trafic triangulaire proprement dit autorisé; autorisations contingentées pour le trafic triangulaire improprement dit.
Croatie	30.6.1995 ([5])	17.5.1996	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Danemark	27.8.1981 ([6])	25.3.1982	*art. 4, ch. 2* Les transports au départ d'un pays tiers à destination de l'autre Partie contractante ou au départ de l'autre Partie contractante à destination d'un pays tiers sont soumis à autorisation délivrée au cas par cas par l'autre Partie contractante.
Espagne	23.1.1963 ([7])	21.8.1963	*Protocole du 29 octobre 1971* Transport triangulaire proprement dit admis; transport triangulaire improprement dit interdit.
Estonie	25.6.1997 ([8])	27.8.1997	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Finlande	16.1.1980 ([9])	28.5.1981	*art. 6, ch. 2, et Procès-verbal* de la réunion de la Commission mixte helvético-finlandaise des 23 et 24 mai 1989 ad point 2.2: trafics triangulaires proprement dit et improprement dit admis moyennant autorisation.

([1]) RS **0.741.619.136**.
([2]) RS **0.741.619.163**.
([3]) RS **0.741.619.172**.
([4]) SR **0.741.619.214**.
([5]) SR **0.741.619.291**.
([6]) RS **0.741.619.314**.
([7]) RS **0.741.619.332**.
([8]) SR **0.741.619.334**.
([9]) RS **0.741.619.345**.

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
France	20.11.1951 ([10])	1.4.1952	Selon le droit national. *Transporteurs suisses:* transports triangulaires proprement dit et improprement dit interdits en France. *Transporteurs français:* transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisés en Suisse.
Grèce	8.8.1970 ([11])	6.9.1971	*art. 3 et Procès-verbal* de la réunion de la Commission mixte helvético-grecque qui s'est réunie du 11 au 13 décembre 1972 = transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis (autorisations spéciales contingentées).
Hongrie	16.1.1980 ([12])	24.8.1980	*art. 4, para. 3, ch. c* Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Italie	—	—	Procès verbal de la réunion de la Commission mixte Suisse-Italie du 14 juin 1993 *Transporteurs suisses:* autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit. *Transporteurs italiens:* transport triangulaire proprement dit admis sans autorisation. Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire improprement dit.
Irlande	—	—	Selon le droit national. *Transporteurs suisses:* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit interdits sauf autorisation délivrée par les autorités irlandaises. *Transporteurs irlandais:* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis en trafic avec la Suisse.
Lettonie	28.4.1998 ([13])	13.12.1998	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Lituanie	26.5.1998 ([14])	15.1.2000	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Luxembourg	17.5.1972 ([15])	1.6.1972	L'accord ne s'applique qu'au transport de voyageurs. Aucun arrangement n'a été convenu en ce qui concerne le transport de marchandises. Transports triangulaires admis selon le droit national. (Application du principe de la réciprocité). Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis.
Pays-Bas	20.5.1952 ([16])	15.6.1952	L'accord ne s'applique qu'au transport de voyageurs. Aucun arrangement n'a été convenu en ce qui concerne le transport de marchandises. Transports triangulaires admis selon le droit national. (Application du principe de la réciprocité). Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis.

([10]) RS **0.741.619.349.1**.
([11]) RS **0.741.619.372**.
([12]) SR **0.741.619.418**.
([13]) SR **0.741.619.487**.
([14]) SR **0.741.619.516**.
([15]) RS **0.741.619.518**.
([16]) RS **0.741.619.636**.

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Pologne	31.1.1971 ([17])	13.9.1977	*art. 4, para. 1, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Portugal	28.6.1973 ([18])	1.1.1974	Transports triangulaires proprement dit et improprement dit libéralisés en vertu de la décision prise par la réunion de la Commission mixte helvético-portugaise du 6 juin 1996.
République tchèque	17.12.1975 ([19])	15.1.1976	*art. 4, para. 2* Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Roumanie	2.9.1977 ([20])	30.3.1978	*art. 5* Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Slovaquie	13.11.1997 ([21])	26.1.1998	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Slovénie	15.10.1998 ([22])	6.7.1999	*art. 4, ch. b* Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Suède	12.12.1973 ([23])	22.4.1974	*art. 4, ch. 1 et 2* Transports triangulaires admis moyennant autorisation spéciale contingentée.

Trafic triangulaire proprement dit = lorsque le véhicule transite, selon l'itinéraire normal, le pays dans lequel il est immatriculé. P. ex. véhicule suisse effectuant un transport d'Allemagne en Italie en transit par la Suisse.
Trafic triangulaire improprement dit = lorsque le véhicule ne transite pas le pays dans lequel il est immatriculé. P. ex. un véhicule suisse effectuant un transport d'Allemagne en Italie en transit par l'Autriche.

([17]) SR **0.741.619.649**.
([18]) RS **0.741.619.654**.
([19]) SR **0.741.619.741**.
([20]) SR **0.741.619.663**.
([21]) SR **0.741.619.690**.
([22]) SR **0.741.619.691**.
([23]) RS **0.741.619.714**.

ANNEXE 3

Inventaire des dispositions contenues dans les accords bilatéraux routiers conclus par la Suisse avec les différents États membres de la Communauté relatives à l'octroi des autorisations au transport de voyageurs en trafic triangulaire

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Allemagne	17.12.1953 ([1])	1.2.1954	*art. 4 et 5* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Autriche	22.10.1958 ([2])	4.4.1959	*art. 6* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Belgique	25.2.1975 ([3])	24.7.1975	*art. 3* — selon le droit national
Bulgarie	30.5.1974 ([4])	3.10.1974	*art. 3, para. 2* — selon le droit national
Croatie	30.6.1995 ([5])	17.5.1996	*art. 3, para. 4* — selon le droit national
Danemark	27.8.1981 ([6])	25.3.1982	*art. 3 et 5* — selon le droit national
Espagne	23.1.1963 ([7])	21.8.1963	*art. 2 et 3* — autorisation expresse de l'autre Partie contractante — d'un commun accord (réciprocité)
Estonie	25.6.1997 ([8])	27.8.1997	*art. 3 para. 4* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Finlande	16.1.1980 ([9])	28.5.1981	*art. 3* — selon le droit national
France	20.11.1951 ([10])	1.4.1952	*Chap. II* — d'un commun accord — respect de la réciprocité
Grèce	8.8.1970 ([11])	6.9.1971	*art. 2* — d'un commun accord (réciprocité)
Hongrie	16.1.1980 ([12])	24.8.1980	*Protocole à l'accord, ch. 1, para 1* — autorisation expresse de l'autre Partie contractante
Italie	—	—	Selon le droit national (pas d'accord bilatéral)

([1]) RS **0.741.619.136**.
([2]) RS **0.741.619.163**.
([3]) RS **0.741.619.172**.
([4]) SR **0.741.619.214**.
([5]) SR **0.741.619.291**.
([6]) RS **0.741.619.314**.
([7]) RS **0.741.619.332**.
([8]) SR **0.741.619.334**.
([9]) RS **0.741.619.345**.
([10]) RS **0.741.619.349.1**.
([11]) RS **0.741.619.372**.
([12]) SR **0.741.619.418**.

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Irlande	—	—	Selon le droit national (pas d'accord bilatéral)
Lettonie	28.4.1998 ([13])	13.12.1998	*art. 3 para. 4* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Lituanie	26.5.1998 ([14])	15.1.2000	*art. 3 para. 4* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Luxembourg	17.5.1972 ([15])	1.6.1972	*art. 3* — selon le droit national
Pays-Bas	20.5.1952 ([16])	15.6.1952	*Par. 2, ch. 2* — selon le droit national
Pologne	31.1.1971 ([17])	13.9.1977	*art. 3, para. 2* — selon le droit national
Portugal	28.6.1973 ([18])	1.1.1974	*Protocole à l'accord, ch. 5 et 6* — entente réciproque — réciprocité
République tchèque	17.12.1975 ([19])	15.1.1976	*art. 3, para. 3* — selon le droit national
Roumanie	2.9.1977 ([20])	30.3.1978	*art. 5* Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Slovaquie	13.11.1997 ([21])	26.1.1998	*art. 3 para. 4* — selon le droit national — respect de la réciprocité
Slovénie	15.10.1998 ([22])	6.7.1999	*art. 3, para. 3* — selon le droit national
Suède	12.12.1973 ([23])	22.4.1974	*art. 3* — selon le droit national

([13]) SR **0.741.619.487**.
([14]) SR **0.741.619.516**.
([15]) RS **0.741.619.518**.
([16]) RS **0.741.619.636**.
([17]) SR **0.741.619.649**.
([18]) RS **0.741.619.654**.
([19]) SR **0.741.619.741**.
([20]) SR **0.741.619.663**.
([21]) SR **0.741.619.690**.
([22]) SR **0.741.619.691**.
([23]) RS **0.741.619.714**.