

# Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

du 25 novembre 1998 (Etat le 1<sup>er</sup> octobre 2011)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 9, 9a, 9b et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>1</sup>,

*arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales

### Art. 1 Objet

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit l'accès aux lignes ferroviaires

- a. des Chemins de fer fédéraux suisses;
- b. des entreprises ferroviaires au bénéfice d'une concession selon la LCdF;
- c. des entreprises ferroviaires qui exploitent une infrastructure ferroviaire sur la base d'un traité international.

<sup>2</sup> L'accès au réseau ne doit pas être accordé sur:

- a. les chemins de fer uniquement à crémaillère;
- b. les funiculaires;
- c. les lignes dont les caractéristiques, notamment l'écartement excluent l'utilisation par d'autres entreprises;
- d. les voies qui doivent être attribuées au secteur des transports d'une entreprise ferroviaire.

### Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. gestionnaire de l'infrastructure: l'entreprise visée à l'art. 1, al. 1, tenue d'octroyer l'accès au réseau;
- b. utilisateur du réseau: l'entreprise qui sollicite l'accès au réseau;

RO 1999 1070

<sup>1</sup> Nouvelle abréviation selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>2</sup> RS 742.101

- c. accès au réseau: l'utilisation de l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire (art. 9 LCdF);
- d. sillon: tracé disponible, défini dans le temps et dans l'espace;
- e. prix du sillon: la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

## Chapitre 2

### Accès au réseau pour les entreprises suisses et concessionnaires

#### Art. 3 Autorisation d'accès au réseau

<sup>1</sup> L'Office fédéral des transports (OFT) accorde l'autorisation d'accès au réseau, pour dix ans au maximum, aux entreprises:<sup>3</sup>

- a. qui ont leur siège en Suisse et sont inscrites au registre suisse du commerce; ou
- b. qui possèdent une concession au sens de l'art. 5 LCdF.

<sup>2</sup> L'autorisation peut être limitée à certains genres de trafic ou à certaines parties du réseau.

<sup>3</sup> L'autorisation doit être demandée au moins trois mois avant l'ouverture prévue de l'exploitation.

#### Art. 4 Fiabilité

<sup>1</sup> Moyennant une description du système de gestion de la sécurité de son secteur ferroviaire, l'entreprise requérante doit apporter la preuve qu'elle peut à tout moment garantir une exploitation sûre et fiable (art. 9, al. 2, let. a, LCdF).

<sup>2</sup> L'entreprise requérante et les personnes chargées de sa gestion ne doivent pas avoir été condamnées au cours des dix dernières années pour:<sup>4</sup>

- a. un crime; ou
- b. des infractions graves ou réitérées aux prescriptions applicables aux branches professionnelles et concernant la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos; ou
- c. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions sur la circulation des trains; ou
- d.<sup>5</sup> des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives au régime douanier.

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>5</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>3</sup> Aucun acte de défaut de biens ne doit exister à l'encontre de l'entreprise requérante ou des personnes chargées de sa gestion.

#### **Art. 5**            Capacité financière

<sup>1</sup> L'entreprise requérante est financièrement saine (art. 9, al. 2, let. d, LCdF) lorsque le rapport entre les capitaux propres (y compris les capitaux étrangers supportant les risques) et les fonds de tiers, les réserves ouvertes et latentes, les liquidités disponibles, les dettes et les recettes garanties laissent supposer qu'elle est à même de remplir pendant au moins un an ses obligations financières. Les indications nécessaires sont définies à l'annexe 1. Si la condition n'est pas remplie et qu'un assainissement financier est en cours, une autorisation provisoire peut être octroyée pour une période maximale de six mois.

<sup>2</sup> Si les obligations financières dépassent les liquidités et les produits disponibles en Suisse, l'OFT<sup>6</sup> peut exiger une garantie bancaire ou un cautionnement d'une entreprise suisse solvable.

<sup>3</sup> L'entreprise requérante doit prouver à l'OFT qu'elle est assurée contre les conséquences de la responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre ou elle doit présenter des sécurités équivalentes (art. 9, al. 2, let. d, LCdF). Le contrat d'assurance doit contenir la disposition suivante: s'il arrive à échéance avant la date indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir malgré tout les prétentions en dommages et intérêts jusqu'au moment du retrait de l'autorisation selon les dispositions du contrat, mais au plus tard pendant les quinze jours à compter de la date à partir de laquelle l'OFT a été informé de la fin du contrat. Est réputé jour du retrait celui où la décision de retrait est entrée en force.

#### **Art. 6**            Personnel

<sup>1</sup> Les indications fournies par l'entreprise requérante doivent montrer que les employés possèdent les qualifications nécessaires pour une exploitation sûre, notamment aux termes de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer<sup>7</sup> (OCF) (art. 9, al. 2, let. b, LCdF).

<sup>2</sup> L'entreprise requérante doit prouver qu'elle respecte les prescriptions du droit du travail et qu'elle garantit les conditions de travail de la branche (art. 9, al. 2, let. e, LCdF).

#### **Art. 7**            Véhicules

<sup>1</sup> L'entreprise requérante doit prouver que les véhicules répondent aux exigences d'une exploitation sûre (art. 9, al. 2, let. c, LCdF). Elle doit notamment garantir qu'elle utilise uniquement des véhicules admis selon l'OCF<sup>8</sup> ou selon des disposi-

<sup>6</sup> Nouvelle expression selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>7</sup> RS 742.141.1

<sup>8</sup> RS 742.141.1

tions étrangères au moins équivalentes et dont la maintenance garantit la sécurité de l'exploitation.<sup>9</sup>

<sup>2</sup> Les inscriptions figurant sur le véhicule doivent indiquer le pays d'immatriculation et la date du dernier contrôle périodique.

#### **Art. 8<sup>10</sup>** Certificat de sécurité

<sup>1</sup> Le respect des dispositions sur le personnel à employer et sur les véhicules, par rapport aux lignes à desservir, la garantie de l'assurance responsabilité civile prescrite et l'observation générale des dispositions de sécurité de ces lignes (art. 9, al. 2, let. f, LCdF) doivent être confirmés à l'OFT, preuves à l'appui selon l'annexe 2, 30 jours avant la mise en exploitation, puis à l'expiration de la durée de validité.

<sup>2</sup> Une fois le contrôle effectué, l'OFT délivre le certificat de sécurité pour les lignes correspondantes.

<sup>3</sup> La durée de validité est déterminée par l'OFT en fonction des conditions d'exploitation. Elle est de trois ans au maximum.

### **Chapitre 3 Accès au réseau pour les entreprises étrangères**

#### **Art. 9**

<sup>1</sup> L'accès au réseau pour les entreprises étrangères est régi par les accords internationaux ad hoc.

<sup>2</sup> Même si la reconnaissance réciproque des autorisations d'accès au réseau est prévue dans l'accord international, un certificat de sécurité suisse est requis pour les entreprises étrangères.

### **Chapitre 4 Principes de l'accès au réseau**

#### **Art. 10** Obligations du gestionnaire de l'infrastructure

<sup>1</sup> Il est admis que le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès non discriminatoire à son réseau

- a. si, lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix pour son propre usage, il s'impose les mêmes règles que celles qui sont applicables aux tiers;
- b. si, dans des conditions équivalentes, les tiers sont traités de la même manière lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix;

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

- c.<sup>11</sup> s'il n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- d.<sup>12</sup> s'il publie les conditions fondamentales de l'accès au réseau, dans la mesure où elles ne sont pas mentionnées dans la présente ordonnance, ainsi que les caractéristiques techniques essentielles de la ligne telles que le profil (déclivité), les rayons des courbes, la longueur des voies d'évitement et des quais, la classe de la ligne et l'équipement de sécurité.

<sup>2</sup> L'OFT prescrit la manière dont les documents doivent être publiés.

<sup>3</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure doit offrir à tous les conducteurs des véhicules moteurs les instructions nécessaires à l'acquisition des connaissances de la ligne.

#### **Art. 11** Délais pour la réservation des sillons

<sup>1</sup> Les sillons sont attribués régulièrement sur la base de la procédure de l'horaire. L'OFT fixe les délais concernant les demandes de réservation et la procédure d'attribution en même temps que les dates relatives à la procédure de l'horaire.

<sup>2</sup> Si une entreprise demande un sillon en dehors des délais prévus à l'al. 1, mais au moins 60 jours avant la première course, elle est informée dans les 30 jours si le sillon souhaité est encore disponible.

<sup>3</sup> Le dernier délai pour une demande de sillon échoit

- a. à 17 h le jour précédant les courses non régulières effectuées par des entreprises qui ont déjà réservé d'autres sillons sur une ligne pour la même période de l'horaire; ou
- b. 30 jours avant la première course dans tous les autres cas.

<sup>4</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer plus tard l'échéance du dernier délai possible pour la réservation.

<sup>5</sup> L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité ne sont pas nécessaires lors de l'attribution des sillons.

#### **Art. 11a<sup>13</sup>** Transfert de sillons

Les utilisateurs du réseau ne sont pas autorisés à remettre à des tiers les sillons qui leur ont été attribués.

<sup>11</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>13</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

**Art. 11b<sup>14</sup>** Fermeture de tronçons

<sup>1</sup> Si un tronçon doit être fermé temporairement pour des travaux, le gestionnaire de l'infrastructure doit communiquer la disponibilité restreinte du tronçon avant l'expiration du délai pour la réservation des sillons. Dans le cas contraire, il prend en charge les surcoûts dus aux transports de remplacement ou aux déviations.

<sup>2</sup> La fermeture d'un tronçon pour des travaux de construction ne restreint pas l'obligation de transporter, d'établir des horaires ni d'exploiter conformément aux art. 12 à 14 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>15</sup>.

<sup>3</sup> La présente disposition est applicable à partir de l'horaire 2013.

**Art. 12<sup>16</sup>** Attribution des sillons

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure attribue les sillons selon la hiérarchie des priorités fixée à l'art. 9a LCdF. En cas de réservations de même rang, il prend en considération celle qui apporte la plus grande contribution de couverture. Si la contribution de couverture est identique ou si une réservation porte sur le trafic marchandises, il procède à une mise aux enchères. L'OFT règle les détails dans une directive.

<sup>2</sup> L'attribution d'un sillon est nulle si elle a eu lieu dans le but de contourner la hiérarchie des priorités.

<sup>3</sup> Si un sillon n'est pas attribué ou ne l'est pas à l'heure souhaitée, les motifs de la décision doivent être communiqués à l'entreprise requérante.

<sup>4</sup> Si un utilisateur du réseau exploite un sillon d'une ligne surchargée (art. 12a) dans une mesure moindre que les conditions d'accès au réseau publiées le définissent, ce sillon peut être attribué à un autre requérant. Cette disposition n'est pas valable lorsque l'utilisateur du réseau ne peut pas influencer sur la faible exploitation et que celle-ci n'a pas de causes économiques.

<sup>5</sup> Sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un utilisateur du réseau, l'OFT peut accorder entièrement ou partiellement la priorité au sens de l'art. 9a, al. 3, LCdF au trafic marchandises, si c'est le seul moyen d'écouler ce dernier sur le rail. Sur les tronçons servant à transporter au moins 1000 voyageurs par jour et par secteur, la priorité reste accordée à une paire de trains par heure du trafic régional et du trafic longues distances.

<sup>6</sup> Les dispositions sur les transports effectués dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité (art. 41 LTV<sup>17</sup>) sont réservées.

<sup>14</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>15</sup> RS 745.1

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>17</sup> RS 745.1

**Art. 12a**<sup>18</sup> Lignes surchargées

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure déclare que la ligne est surchargée lorsqu'il ne peut pas tenir compte de certaines requêtes d'attribution de sillons en raison de la capacité insuffisante de la ligne.

<sup>2</sup> Si des lignes non surchargées sont disponibles, il y a lieu de les offrir à titre de solution de rechange.

<sup>3</sup> Lorsqu'une ligne est déclarée surchargée, le gestionnaire de l'infrastructure est en droit de supprimer des sillons déjà attribués à des trains circulant facultativement et de ne plus proposer ces sillons, pour autant que la capacité de la ligne en soit mieux exploitée.

<sup>4</sup> Lorsqu'une ligne est surchargée, le gestionnaire de l'infrastructure en recherche les raisons et expose les mesures à court et à moyen termes pour y remédier. Il y a lieu de remettre cette analyse des capacités à l'OFT dans un délai de trois mois après que la ligne a été déclarée surchargée.

<sup>5</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure soumet à l'OFT un plan d'augmentation des capacités dans les six mois qui suivent l'achèvement de l'analyse des capacités.<sup>19</sup>

<sup>6</sup> L'OFT soumet ce plan aux utilisateurs de la ligne surchargée. Il l'approuve ou demande des modifications.<sup>20</sup>

**Art. 12b**<sup>21</sup> Convention-cadre

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur du réseau peuvent conclure une convention-cadre sur l'accès au réseau. Cette convention fixe les caractéristiques des sillons à attribuer.<sup>22</sup>

<sup>2</sup> La convention-cadre est conclue en général pour deux périodes d'horaire, mais au maximum pour dix ans.

<sup>3</sup> Elle ne doit pas garantir de droits d'usage exclusifs.

<sup>4</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure peut la résilier dans la perspective d'une meilleure exploitation des lignes. La convention peut prévoir des indemnités le cas échéant.

**Art. 13** Indication concernant l'utilisateur du réseau

Les noms et adresses de l'utilisateur du réseau sont publics, de même que les données figurant dans les horaires de service.

<sup>18</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>19</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>20</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>21</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

**Art. 14** Perturbations de l'exploitation

En cas de perturbations de l'exploitation, le gestionnaire de l'infrastructure est habilité à donner des instructions aux utilisateurs du réseau. Ces derniers et le gestionnaire de l'infrastructure sont tenus de s'informer réciproquement et de se fournir mutuellement de l'aide en matière de personnel et de matériel, tant pour remédier aux perturbations que pour maintenir les transports publics.

**Chapitre 5** Convention sur l'accès au réseau**Art. 15** Forme et contenu

<sup>1</sup> La convention sur l'accès au réseau (art. 9b, al. 2, LCdF) doit être conclue entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur du réseau. Elle sera rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais et établie en deux exemplaires.

<sup>2</sup> Elle indiquera au moins:

- a. les parties contractantes;
- b. l'admissibilité du recours aux sous-traitants ou entreprises partenaires et les informations à échanger dans ce cas;
- c. ...<sup>23</sup>
- d. la durée de la convention;
- e. la définition des sillons et de leur qualité;
- f. le prix du sillon et les données nécessaires pour le calcul de celui-ci;
- g. les paiements à effectuer en cas de non-respect de la convention;
- h. les conditions de retrait pour l'utilisateur du réseau (clause de dénonciation);
- i. la (les) langue(s) officielle(s) à utiliser par le personnel;
- j.<sup>24</sup> les droits et les obligations inhérents à la surveillance des trains par les dispositifs de contrôle des trains.

<sup>3</sup> S'il existe déjà une convention et si sa validité doit être enrichie d'un sillon, l'utilisateur du réseau peut, pour confirmer les données visées à l'al. 2, let. e et f, envoyer un message électronique à enregistrer par le gestionnaire de l'infrastructure.

**Art. 16** Droit complémentaire

Sauf disposition contraire de la convention, les dispositions suivantes sont applicables:

- a. la convention passe sans autres formalités à un éventuel successeur légal.

<sup>23</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO 2003 2479).

<sup>24</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

- b. les écarts géographiques et temporels par rapport au sillon défini ne sont autorisés qu'en cas de force majeure.

**Art. 17** Utilisation de la propre infrastructure

Lorsqu'une entreprise utilise sa propre infrastructure, elle est tenue de fournir au préalable à l'OFT les indications prévues par l'art. 15, al. 2, let. d à g.

## Chapitre 6 Prix des sillons

**Art. 18** Principe

<sup>1</sup> Le prix du sillon selon l'art. 9b LCdF se compose du prix de base et du prix des prestations complémentaires.

<sup>2</sup> Le prix de base comprend le prix minimal et une contribution de couverture.

<sup>3</sup> Le prix du sillon pour un tronçon doit toujours être fixé sans discrimination selon les mêmes barèmes.

<sup>4</sup> Les différenciations et les rabais autres que ceux prévus aux art. 19, 20 et 22 ne sont pas autorisés. Il est possible de conclure des conventions simplifiant les décomptes, mais il faut pouvoir prouver à tout moment que les tiers ne s'en trouvent pas désavantagés.

**Art. 19** Prix minimal

Le prix minimal pour toutes catégories de trafic est constitué par les coûts marginaux standards. L'OFT les fixe sur la base des indications des gestionnaires de l'infrastructure et en vertu des principes suivants:<sup>25</sup>

- a. consommation d'énergie mesurée à partir du fil de contact; un prix minimum est aussi facturé pour les véhicules moteurs thermiques;
- b. entretien lié aux prestations;
- c. parts du personnel affecté à la circulation par train-km, étant admis que les installations de sécurité sont modernes et automatisées;
- d. personnel et frais d'entretien supplémentaires des gares de jonction, mais uniquement dans la mesure où, sur demande de l'utilisateur du réseau, un train s'y arrête, commence ou termine son trajet;
- e.<sup>26</sup> frais supplémentaires de logistique pour les trains à grand gabarit sur les tronçons dont le profil d'espace libre n'est que partiellement approprié.

<sup>25</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5813).

<sup>26</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5813).

**Art. 20<sup>27</sup>** Contribution de couverture

<sup>1</sup> Dans le transport des voyageurs non concessionnaire, la contribution de couverture s'élève à 0,0027 franc par kilomètre de l'offre, à l'exception des courses à vide.

<sup>1bis</sup> Dans le transport concessionnaire de voyageurs, la contribution de couverture se calcule en fonction du produit du transport. Ce produit comprend les recettes de la vente de titres de transport, de réservations, de suppléments et du transport de bagages.<sup>28</sup>

<sup>2</sup> L'autorité concédante fixe de la manière suivante la contribution de couverture du transport des voyageurs soumis à concession:

- a. pour les services commandés, elle est fixée 18 mois avant le début de l'année de l'horaire, après consultation des gestionnaires de l'infrastructure, des utilisateurs du réseau et des commanditaires concernés;
- b. pour les autres services, elle est fixée lors de l'octroi de la concession, sur la base de la demande et de la proposition des gestionnaires de l'infrastructure concernés; si la concession est octroyée pour plus de cinq ans, un contrôle périodique et une nouvelle fixation de la contribution de couverture doivent être prévus.

<sup>3</sup> Les contributions de couverture du transport des voyageurs soumis à concession doivent être publiées (art. 10).

<sup>4</sup> Sous réserve de l'al. 5, aucune contribution de couverture n'est perçue dans le trafic marchandises.<sup>29</sup>

<sup>5</sup> Si la contribution de couverture est fixée dans le cadre d'une mise aux enchères conformément à l'art. 12, al. 1, c'est ce montant qui est dû.<sup>30</sup>

**Art. 20a<sup>31</sup>** Bonus-bruit

<sup>1</sup> Sur demande, l'utilisateur du réseau a droit, pour des courses effectuées à l'aide de véhicules dotés de freins à disques, de freins à tambour ou de sabots de frein en matériau composite, à un bonus-bruit de:

- a. 0,5 centime par essieu-kilomètre pour les courses du transport des voyageurs;
- b. 1 centime par essieu-kilomètre pour les autres courses.

<sup>2</sup> La requête porte sur une année civile et est adressée à l'OFT au cours de l'année suivante.

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5813).

<sup>28</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>29</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>30</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2011 (RO 2011 4331).

<sup>31</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5813).

<sup>3</sup> Elle contient:

- a. une liste des véhicules pour lesquels le bonus-bruit est demandé;
- b. des indications sur l'équipement de freins desdits véhicules;
- c. la prestation kilométrique en essieux-kilomètres desdits véhicules.

<sup>4</sup> La requête accordée par l'OFT est présentée au gestionnaire de l'infrastructure concerné.

<sup>5</sup> Le bonus-bruit est restitué par le gestionnaire de l'infrastructure.

#### **Art. 21** Prestations comprises dans le prix de base

<sup>1</sup> Le prix de base couvre les prestations suivantes:

- a. l'utilisation du sillon (selon la qualité définie), y compris la régulation de la circulation;
- b. le captage d'énergie à partir du fil de contact;
- c. la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation sur la ligne, dans les gares et dans les nœuds traversés, y compris les prestations d'informatique et de télécommunications nécessaires à cet effet;
- d. pour les trains voyageurs, la mise à disposition d'une voie au bord d'un quai dans les gares de départ et d'arrivée ainsi que dans les gares intermédiaires, compte tenu des exigences du trafic lié à l'horaire et de l'accès des voyageurs aux installations d'accueil de ces gares;
- e. dans le trafic marchandises, l'utilisation de la voie par un train dont la composition reste inchangée entre les points d'arrivée et de départ convenus.

<sup>2</sup> Le prix de base est complété par un système de bonus/malus qui sert de mesure incitative à la réduction au minimum des perturbations et à l'augmentation du rendement du réseau ferré. Ce système peut prévoir des peines conventionnelles pour la perturbation de l'exploitation du réseau, une indemnité pour les entreprises touchées par la perturbation et un barème de bonus pour des prestations qui dépassent le niveau de rendement prévu. L'OFT règle les détails.<sup>32</sup>

#### **Art. 22** Prestations complémentaires

<sup>1</sup> Les gestionnaires de l'infrastructure définissent et publient de manière non discriminatoire les prix des prestations supplémentaires suivantes, dans la mesure où celles-ci peuvent être proposées avec l'infrastructure existante et avec le personnel disponible (art. 10):<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>33</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

- a. réservation de sillons pour les trains facultatifs;
- b. occupation de la voie en cas d'attente exigée par l'utilisateur du réseau, mais non par le trafic lié à l'horaire;
- c. garage des rames;
- d. voies de circulation destinées au triage;
- e. approvisionnement stationnaire des trains voyageurs en eau et en électricité, évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées;
- f. utilisation de voies et d'installations de chargement;
- g. triage dans les gares de triage;
- h. mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles;
- i.<sup>34</sup> prestations de service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage.

<sup>2</sup> Les prix visés à l'al. 1, let. a à c et f doivent être fixés en fonction de la rareté, de la demande et de la valeur des immobilisations (liée au site). Les autres prix seront fixés par analogie selon les principes de l'art. 19. Par ailleurs, il est possible de faire valoir au prorata les coûts financiers et d'amortissement d'installations qui servent principalement aux prestations complémentaires.<sup>35</sup>

<sup>3</sup> Les utilisateurs du réseau peuvent acheter des prestations telles qu'elles sont définies à l'al. 1, let. i, auprès d'autres entreprises que les gestionnaires d'infrastructure, à des prix librement négociables. Dans ce cas, ces prestations sont considérées comme des prestations de service (art. 23).<sup>36</sup>

### **Art. 23** Prestations de service

Les prestations de service peuvent aussi être achetées à des prix librement négociables auprès d'autres entreprises que les gestionnaires de l'infrastructure. Elles ne font pas partie de l'accès au réseau et comprennent notamment:

- a. ...<sup>37</sup>
- b. les prestations de distribution;
- c. la manutention des bagages;
- d. le service de dépannage pour les défauts n'entravant pas l'exploitation, le petit et le grand entretien, le nettoyage des véhicules;
- e. les prestations d'informatique et de télécommunication non liées à la circulation des trains proprement dite.

<sup>34</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO **2003** 2479).

<sup>35</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5813).

<sup>36</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO **2003** 2479).

<sup>37</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO **2003** 2479).

## Chapitre 7 Surveillance de l'accès au réseau

### Art. 24<sup>38</sup> Droit de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure a le droit de vérifier par des contrôles l'application des prescriptions par les utilisateurs du réseau. A moins de soupçons objectivement fondés, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.

<sup>2</sup> Les gestionnaires de l'infrastructure signalent à l'OFT les irrégularités constatées à l'occasion de ces contrôles.

<sup>3</sup> Si des passagers, des tiers, des installations ou d'autres trains sont manifestement mis en danger, le gestionnaire de l'infrastructure peut interdire à un train de poursuivre sa course. Il en informe l'OFT dans un délai de trois jours ouvrables.

### Art. 25 Commission d'arbitrage

<sup>1</sup> L'organisation et le mode de fonctionnement de la commission d'arbitrage selon l'art. 40a LCdF sont réglés par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.<sup>39</sup>

<sup>2</sup> Les membres de la commission ne doivent pas être nécessairement des ressortissants suisses.

<sup>3</sup> La commission est soumise administrativement à l'OFT.

<sup>4</sup> Elle est tenue d'arrêter sa décision dans les deux mois suivant la fin de l'instruction et de la notifier aux parties.

<sup>5</sup> Lorsque la commission doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels<sup>40</sup>, elle consulte la commission des cartels. Dans sa décision, elle mentionne l'avis de la commission.

### Art. 26 Consultation des conventions

<sup>1</sup> L'OFT et la commission d'arbitrage peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure de leur soumettre les conventions pour consultation.

<sup>2</sup> Celui qui peut justifier d'un intérêt digne de protection, notamment celui qui utilise un tronçon ou envisage de l'utiliser, peut demander qu'on lui communique les prix des sillons. La commission d'arbitrage statue sur les litiges concernant le droit de consultation.

<sup>38</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5959).

<sup>39</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 67 de l'O du 8 nov. 2006 portant adaptation d'ordonnances du Conseil fédéral à la révision totale de la procédure fédérale, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO 2006 4705).

<sup>40</sup> RS 251

## Chapitre 8 Retrait de l'autorisation d'accès au réseau

### Art. 27

<sup>1</sup> L'OFT retire l'autorisation d'accès au réseau si le titulaire de l'autorisation ne remplit plus les conditions.

<sup>2</sup> Lorsque le titulaire d'une autorisation étrangère ne remplit plus les conditions des art. 4 à 8, l'OFT lui interdit l'accès au réseau. Il communique cette interdiction au service qui a délivré l'autorisation.

<sup>3</sup> Le retrait d'une autorisation étrangère reconnue en Suisse vaut aussi pour la Suisse.

## Chapitre 9 Dispositions finales

**Art. 28** Modification du droit en vigueur<sup>41</sup>

**Art. 29** Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Pour les services de transport commandés en vertu de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités<sup>42</sup>, les prix des sillons valables lors de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et les indemnités pour les gares et tronçons communs actuels resteront en vigueur jusqu'au changement d'horaire de 1999. Le délai mentionné à l'art. 20, al. 1, let. a, s'appliquera la première fois à l'année de l'horaire 2001/2002.

<sup>2</sup> Les entreprises de transport concessionnaires dont les véhicules circulaient sur des voies étrangères avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance verront leurs demandes d'autorisation d'accès au réseau être traitées comme des demandes de renouvellement de cette autorisation. L'OFT accordera un délai de 6 à 24 mois pour les adaptations nécessaires qui résultent du nouveau droit. Aucun certificat de sécurité n'est nécessaire pendant ce délai.

**Art. 30** Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

<sup>41</sup> Les modifications peuvent être consultées au RO 1999 1070.

<sup>42</sup> RS 742.101.1

## **Indications sur la capacité financière**

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise ou, pour les entreprises qui ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

- a. ressources financières disponibles, y compris dépôt en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
- b. fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
- c. capital d'exploitation;
- d. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
- e. charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise.

2. Le requérant ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.

3. L'OFT peut exiger notamment la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, un commissaire aux comptes ou un expert comptable. Ces documents doivent comporter des informations relatives aux points visés au ch. 1.

*Annexe 2*<sup>43</sup>  
(art. 8, al. 1)

## **Preuves à fournir pour l'obtention du certificat de sécurité**

Afin que le certificat de sécurité puisse être délivré dans les délais, les documents suivants doivent être joints à la demande:

- a. description du système de gestion de la sécurité, par tronçon et en fonction des règles de garantie de la qualité;
- b. analyse des risques et mesures de sécurité ordonnées sur cette base;
- c. liste des catégories de personnel chargé d'activités déterminantes pour la sécurité, avec les effectifs et une déclaration formelle selon laquelle le personnel en question dispose des qualifications requises;
- d. liste des véhicules à utiliser, avec leur admission ou homologation de série;
- e. tableau comparatif des conditions requises par chaque tronçon en termes de véhicules et des propriétés effectives des véhicules conformément à l'admission;
- f. attestation d'assurance responsabilité civile ou preuve de sûretés pour un montant équivalent;
- g. déclaration formelle (attestation) par laquelle l'utilisateur du réseau s'engage, après un contrôle interne, à respecter les dispositions de sécurité concernant les lignes à utiliser;
- h. déclaration formelle indiquant que les équipements de véhicules sont conformes à l'équipement des lignes tel qu'il a été constaté par l'OFT ou que la tolérabilité des écarts a été vérifiée lors de l'analyse des risques visée à la let. b;
- i. déclaration formelle stipulant que les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure seront respectées et que les écarts éventuels seront déclarés.

<sup>43</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (première phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5959).