

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

du 25 novembre 1998 (Etat le 1<sup>er</sup> septembre 2014)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 9a, al. 3 et 6, 9b, al. 4, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>1,2</sup>

*arrête:*

## Section 1<sup>3</sup>    **Objet et champ d'application**

### **Art. 1**            **Objet**

<sup>1</sup> La présente ordonnance régit l'utilisation des infrastructures ferroviaires par les entreprises de transport ferroviaire (accès au réseau).

<sup>2</sup> Elle s'applique aux infrastructures ferroviaires exploitées sur la base d'une concession ou d'une convention internationale.

<sup>3</sup> Il n'y a pas lieu d'accorder l'accès au réseau sur:

- a. les chemins de fer uniquement à crémaillère;
- b. les tronçons dont les caractéristiques excluent l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire.
- c. les parties d'installation qu'une entreprise ferroviaire exploite exclusivement à des fins d'entretien des véhicules ou de l'infrastructure.

### **Art. 2**

*Abrogé*

RO 1999 1070

<sup>1</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 août 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 2603).

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

## Section 2<sup>4</sup>

### Accès au réseau pour les entreprises suisses<sup>5</sup>

#### Art. 3 Autorisation d'accès au réseau (art. 8c et 8d LCdF)

<sup>1</sup> L'Office fédéral des transports (OFT) statue sur la demande d'octroi ou de renouvellement d'une autorisation d'accès au réseau dans les trois mois qui suivent la réception de ladite demande.

<sup>2</sup> L'OFT peut restreindre l'autorisation d'accès au réseau à certains types de transports ou à certains tronçons.

#### Art. 4 Capacité professionnelle (art. 8d, al. 1, let. a, LCdF)

L'entreprise de transport ferroviaire doit attester de sa capacité professionnelle de garantir une exploitation sûre et fiable dans la procédure d'octroi du certificat de sécurité.

#### Art. 5 Capacité financière (art. 8d, al. 1, let. b, LCdF)

<sup>1</sup> L'entreprise de transport ferroviaire présente la capacité financière requise lorsque ses indications laissent supposer qu'elle est à même de remplir pendant au moins un an ses obligations financières.

<sup>2</sup> Si la capacité financière est insuffisante, mais qu'un assainissement financier est en cours, l'OFT peut octroyer une autorisation provisoire pour une période maximale de six mois.

<sup>3</sup> Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies en annexe.

#### Art. 5a Couverture d'assurance (art. 8d, al. 1, let. b LCdF)

<sup>1</sup> La couverture d'assurance de l'entreprise est suffisante lorsque celle-ci atteste qu'elle est assurée contre les conséquences de la responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre ou lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes.

<sup>2</sup> Si le contrat d'assurance 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 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.

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

**Art. 6** Honorabilité des responsables de la gestion

(art. 8d, al. 1, let. c, LCdF)

<sup>1</sup> Au cours des dix années qui précèdent le dépôt de la demande, l'entreprise de transport ferroviaire et les personnes chargées de sa gestion ne doivent pas avoir été condamnées pour:

- a. un crime;
- b. des infractions graves ou réitérées aux prescriptions applicables dans la branche en ce qui concerne la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos;
- c. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions de circulation des trains; ou
- d. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives au régime douanier.

<sup>2</sup> Aucun acte de défaut de biens ne doit exister à l'encontre de l'entreprise ou des personnes chargées de sa gestion.

**Art. 7** Prescriptions du droit du travail, conditions de travail de la branche

(art. 8d, al. 1, let. d, LCdF)

L'entreprise de transport ferroviaire présente sa convention collective de travail. A défaut de convention collective de travail, elle fournit à l'OFT au moins des indications sur les salaires, sur le temps de travail hebdomadaire et sur le droit aux vacances.

**Art. 8** Siège en Suisse

(art. 8d, al. 1, let. e, LCdF)

L'entreprise de transport ferroviaire doit être inscrite au registre du commerce.

**Section 3<sup>6</sup> Accès au réseau pour les entreprises étrangères****Art. 9<sup>7</sup>**

Pour les courses sur des tronçons limitrophes, les autorisations étrangères d'accès au réseau peuvent être reconnues, même sans accord bilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle d'autorisations d'accès au réseau.

<sup>6</sup> Selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, les chapitres ont été remplacés par des sections, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013.

<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

## Section 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;
- c.<sup>8</sup> s'il n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- d.<sup>9</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;
- e.<sup>10</sup> s'il propose des prestations complémentaires (art. 22), dans la mesure où l'infrastructure existante et le personnel disponible le permettent.

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

<sup>3</sup> ...<sup>11</sup>

### 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>8</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>9</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>10</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1651).

<sup>11</sup> Abrogé par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1651).

<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>12</sup> Transfert de sillons

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

**Art. 11b**<sup>13</sup> Travaux le long de tronçons<sup>14</sup>

<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 deux mois avant l'expiration du délai pour la réservation des sillons. Il doit communiquer les fermetures nocturnes prolongées et les fermetures en fin de semaine trois mois à l'avance. Il peut convenir à court terme avec les entreprises de transport ferroviaire des fermetures qui n'ont pas de conséquences sur la garantie des correspondances pour le transport des voyageurs et pour lesquelles il existe une possibilité de dévier le trafic marchandises.

<sup>2</sup> Lorsque la fermeture a été communiquée dans les délais, le gestionnaire de l'infrastructure prend en charge les surcoûts de l'entreprise de transport ferroviaire dus au transports de remplacement ou aux déviations. Lorsque la fermeture n'a pas été communiquée dans les délais, il assume en outre les frais d'exploitation et les pertes de recettes occasionnés à l'entreprise de transport ferroviaire. Les surcoûts, frais et pertes de recettes minimales ne sont pas compensés.

<sup>3</sup> L'OFT règle les détails dans une directive.

**Art. 12**<sup>15</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>12</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>13</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO 2011 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>14</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 août 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 2603).

<sup>15</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>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 une entreprise de transport ferroviaire<sup>16</sup> 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'entreprise de transport ferroviaire 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'une entreprise de transport ferroviaire, 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.

#### **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>

<sup>16</sup> Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>17</sup> RS 745.1

<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).

**Art. 12<sup>b21</sup>** Convention-cadre

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises qui souhaitent effectuer un transport (art. 9a, al. 4, LCdF) 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'entreprise de transport ferroviaire

Les noms et adresses de l'entreprise de transport ferroviaire sont publics, de même que les données figurant dans les horaires de service.

**Art. 14<sup>23</sup>** Perturbations de l'exploitation

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Si la perturbation entraîne la fermeture d'un tronçon pendant plusieurs jours, le gestionnaire d'infrastructure définit, en accord avec les entreprises de transport ferroviaire concernées, les tronçons d'évitement, les sillons et les transports de remplacement (horaire d'urgence). Il publie l'horaire d'urgence de manière appropriée.

<sup>3</sup> L'horaire d'urgence assure le meilleur taux d'utilisation possible des capacités disponibles. Les correspondances en transport de voyageurs indiquées dans l'horaire d'urgence doivent être garanties.

<sup>4</sup> Si la perturbation entraîne une fermeture du tronçon qui durera vraisemblablement plus de 30 jours, le gestionnaire d'infrastructure détermine la part de trafic marchandises des différentes entreprises de transport ferroviaire sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il attribue les sillons sur le tronçon d'évitement aux entreprises de transport ferroviaire en fonction de leur part de trafic sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. Il peut retirer des sillons déjà attribués au transport de voyageurs ou au trafic marchandises si cela sert une exploitation optimale des capacités.

<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 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>23</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 août 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 2603).

<sup>5</sup> Si le tronçon d'évitement passe par les réseaux de plusieurs gestionnaires d'infrastructure, ceux-ci mettent en place un état-major d'urgence commun chargé des tâches visées aux al. 2 à 4.

## Section 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'entreprise de transport ferroviaire. 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>24</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'entreprise de transport ferroviaire (clause de dénonciation);
- i. la (les) langue(s) officielle(s) à utiliser par le personnel;
- j.<sup>25</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'entreprise de transport ferroviaire 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>24</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>25</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<sup>26</sup>** 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 à l'art. 15, al. 2, let. e à g et j.

## Section 6 Prix des sillons

**Art. 18<sup>27</sup>** Principe

<sup>1</sup> La redevance visée à l'art. 9b LCdF (prix du sillon) se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires.

<sup>2</sup> Le prix des prestations de base se compose:

- a. du prix de base;
- b. de la contribution de couverture;
- c. du prix de l'électricité.

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

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

**Art. 19<sup>28</sup>** Prix de base

<sup>1</sup> Le prix de base pour tous les types de transport couvre les coûts marginaux normatifs et tient compte des différents coûts infrastructurels sur le réseau, de la demande et de l'impact environnemental des véhicules.

<sup>2</sup> L'OFT fixe le prix de base par catégorie de tronçon d'après les indications des gestionnaires de l'infrastructure et le structure en fonction des coûts générés:

- a. par train-kilomètre;
- b. par tonne brute-kilomètre.

<sup>3</sup> Le prix de base est conditionné par:

- a. un coefficient lié à la demande par sillon;

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>27</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>28</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

- b. un coefficient lié à la qualité de chaque sillon;
- c. un supplément pour arrêt lié à la demande;
- d. des suppléments et des rabais liés à l'impact environnemental en fonction de la qualité des véhicules;
- e. un rabais pour les courses sur des tronçons équipés du dispositif d'arrêt automatique ETCS.

**Art. 19a<sup>29</sup>** Coefficients, suppléments et rabais

<sup>1</sup> Le coefficient lié à la demande par sillon double le prix de base par train-kilomètre sur les lignes à voie normale hautement sollicitées du lundi au vendredi de 6 h à 9 h et de 16 h à 19 h (heures de pointe). Une ligne est considérée comme hautement sollicitée lorsqu'aux heures de pointe, six trains au moins y circulent par kilomètre de voie principale et par heure. L'OFT publie une liste de ces lignes.

<sup>2</sup> Le coefficient lié à la qualité de chaque sillon multiplie le prix de base par:

- a. 1,25 pour les sillons du transport concessionnaire de voyageurs longues distances (catégorie A);
- b. 1 pour les sillons du reste du transport concessionnaire de voyageurs (catégorie B);
- c. 0,7 pour les sillons du transport non concessionnaire (catégorie C);
- d.<sup>30</sup> 0,6 pour les sillons impliquant un temps de parcours total dépassant d'au moins 15 minutes le temps de parcours du sillon le plus rapide, à vitesses maximales égales, et pour les sillons avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires (catégorie D).

<sup>3</sup> Pour les sillons des lignes de base du Loetschberg et du Saint-Gothard, les coefficients applicables aux catégories C et D sont respectivement 1 et 0,7.

<sup>4</sup> Le supplément pour arrêt lié à la demande est de 2 francs par arrêt sur les tronçons sur lesquels circule un trafic mixte formé de transport régional et d'au moins douze trains par jour du transport de voyageurs longues distances ou du trafic marchandises suprarégional. L'OFT publie une liste de ces tronçons.

<sup>5</sup> Les suppléments et les rabais liés à l'impact environnemental en fonction de la qualité des véhicules sont les suivants:

- a. un supplément de 0,3 centime par tonne brute-kilomètre pour les trains à traction thermique qui circulent sur des tronçons électrifiés, à l'exception des courses d'essai, des courses de véhicules historiques et des trains de service des gestionnaires de l'infrastructure;

<sup>29</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

- b.<sup>31</sup> pour le transport de marchandises dangereuses, un supplément de:
  - 1. 2 centimes par essieu-kilomètre pour les véhicules sans bogies,
  - 2. 4 centimes par bogie-kilomètre pour les véhicules avec bogies;
- c. un bonus-bruit.

**Art. 19<sup>b32</sup>** Bonus-bruit

<sup>1</sup> A condition d'en faire la demande, l'entreprise de transport ferroviaire a droit, pour les courses du trafic marchandises avec des véhicules équipés de freins à disques, de freins à tambour ou de sabots de frein en matériau composite, à un bonus-bruit de:

- a. 1 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules dont les roues ont un diamètre inférieur à 50 centimètres;
- b. 2 centimes par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de sabots de frein en matériau composite ou de freins à tambour et dont les roues ont un diamètre supérieur ou égal à 50 centimètres;
- c. 3 centimes par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de freins à disques et dont les roues ont un diamètre supérieur ou égal à 50 centimètres.

<sup>2</sup> L'OFT définit au cas par cas à quelle catégorie appartiennent les véhicules équipés d'autres systèmes de freinage ou de systèmes de freinage combinés. Cela étant, il tient compte de la valeur admise et des valeurs d'exploitation.

<sup>3</sup> Les demandes de bonus-bruit doivent être présentées à l'OFT pour une année civile et au plus tard fin juin de l'année suivante. Elles comprennent:

- a. une liste des véhicules pour lesquels le bonus-bruit est demandé;
- b. des indications sur les freins et sur le diamètre des roues desdits véhicules;
- c. la prestation kilométrique en essieux-kilomètres desdits véhicules.
- d. d'autres indications que l'OFT exige et qui sont nécessaires pour évaluer la demande.

<sup>3bis</sup> Le droit au bonus-bruit est caduc si le délai de présentation des demandes n'est pas respecté.<sup>33</sup>

<sup>4</sup> Les demandes approuvées par l'OFT sont présentées aux gestionnaires de l'infrastructure concernés.

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

<sup>31</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>32</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>33</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 13 août 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> sept. 2014 (RO 2014 2603).

**Art. 19c<sup>34</sup>** Dispositif d'arrêt automatique ETCS

<sup>1</sup> Sur demande, un rabais de 25 000 francs par année et par équipement de véhicule est accordé sur le prix du sillon pour les courses sur les tronçons équipés du dispositif d'arrêt automatique ETCS.

<sup>2</sup> Le rabais est accordé jusqu'au 31 décembre 2024 pour les véhicules mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 qui ne circulent ni sur le tronçon Mattstetten – Rothrist ni sur les lignes de base du Loetschberg, du Saint-Gothard ou du Ceneri.

<sup>3</sup> Les véhicules dont l'équipement ETCS a été subventionné par la Confédération ne peuvent pas bénéficier du rabais.

**Art. 19d<sup>35</sup>** Redevance d'annulation

<sup>1</sup> Si une renonce, certains jours isolés, à utiliser un sillon réservé, une redevance d'annulation est perçue au lieu du prix du sillon. Cette redevance couvre notamment les frais d'administration occasionnés et contribue à couvrir les frais de mise à disposition.

<sup>2</sup> La redevance d'annulation se monte à:

- a. 10 centimes par kilomètre en cas de renonciation jusqu'à 61 jours à l'avance;
- b. 50 centimes par kilomètre en cas de renonciation jusqu'à 31 jours à l'avance;
- c. 80 centimes par kilomètre en cas de renonciation avant 17 heures le jour précédent;
- d. 1 fr. 20 par kilomètre en cas de renonciation après 17 heures le jour précédent;
- e. 10 centimes par kilomètre pour les sillons de la catégorie D pour le transport avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires.

**Art. 20<sup>36</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>37</sup>

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

<sup>34</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>35</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>36</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>37</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).

- 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>38</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>39</sup>

<sup>6</sup> Les al. 1<sup>bis</sup> à 3 et 5 sont applicables par analogie aux services soumis à autorisation fédérale.<sup>40</sup>

#### **Art. 20a**<sup>41</sup> Prix de l'électricité

<sup>1</sup> L'OFT fixe le prix de l'électricité sur la base des indications des gestionnaires de l'infrastructure de sorte qu'il n'en résulte pas de coûts non couverts dans l'ensemble.

<sup>2</sup> Le prix de l'électricité est augmenté de 20 % aux heures de pointe et diminué de 40 % de 22 h à 6 h.

<sup>3</sup> Si les utilisateurs du réseau renoncent à équiper les véhicules de dispositifs de mesure de la consommation d'électricité et à calibrer ceux-ci, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des barèmes pour chaque catégorie de train en se basant sur des mesures-type. Cela étant, ils tiennent compte de la consommation d'électricité des dispositifs destinés au confort et du rendement énergétique des véhicules.

#### **Art. 21**<sup>42</sup> Prestations de base

<sup>1</sup> Les prestations de base comprennent:

- a. l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation;

<sup>38</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>39</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>40</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>41</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). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>42</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

- b. la prise de courant à partir du fil de contact;
- c. la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation sur le tronçon, dans les gares et dans les nœuds traversés, y compris les prestations d'informatique et de télécommunication nécessaires à cet effet;
- d. pour les trains voyageurs, l'utilisation 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 cadencé, et 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 des prestations de base est complété par un système de bonus/malus qui sert de mesure d'incitation à réduire les perturbations au minimum et à accroître le rendement du réseau ferré. Ce système peut prévoir des peines conventionnelles pour les perturbations de l'exploitation du réseau, une indemnité pour les entreprises touchées par les perturbations et un barème de bonus pour les prestations qui dépassent le niveau de rendement prévu. L'OFT règle les détails dans une directive.

#### **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>43</sup>

- a. réservation de sillons pour les trains facultatifs;
- b. occupation de la voie en cas d'attente exigée par l'entreprise de transport ferroviaire, 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>44</sup> prestations de service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage;
- j.<sup>45</sup> information additionnelle de la clientèle;

<sup>43</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>44</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).

k.<sup>46</sup> auxiliaires de travail pour les agents de train du trafic longues distances afin d'améliorer le déroulement de l'exploitation, notamment vidéosurveillance des bords du quai.

<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>47</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>48</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>49</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.

## **Section 7** Surveillance de l'accès au réseau

### **Art. 24<sup>50</sup>** Droit de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure

<sup>1</sup> Le gestionnaire de l'infrastructure peut contrôler si les entreprises de transport ferroviaire respectent les prescriptions. A moins de soupçons objectivement fondés, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.<sup>51</sup>

<sup>45</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>46</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2013 (RO 2011 4331).

<sup>47</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>48</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>49</sup> Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2004 (RO 2003 2479).

<sup>50</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>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<sup>52</sup>** Commission d'arbitrage

<sup>1</sup> Les membres de la commission d'arbitrage selon l'art. 40a LCdF ne doivent pas nécessairement être des ressortissants suisses.

<sup>2</sup> La commission est tenue d'arrêter sa décision dans les deux mois suivant la fin de l'instruction et de la notifier aux parties.

<sup>3</sup> Lorsqu'elle doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels<sup>53</sup>, elle consulte la commission des cartels. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

#### **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.

### **Section 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.

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>52</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

<sup>53</sup> RS 251

## Section 9 Dispositions finales

**Art. 28** Modification du droit en vigueur<sup>54</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>55</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. 29a**<sup>56</sup> Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013

<sup>1</sup> Les autorisations d'accès au réseau octroyées conformément à l'ancien droit restent valables jusqu'à leur expiration.

<sup>2</sup> Une autorisation d'accès au réseau n'est pas exigée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 des entreprises de transport ferroviaire qui effectuent des courses exclusivement sur leurs propres tronçons à voie normale.

<sup>3</sup> Une autorisation d'accès au réseau n'est pas exigée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 des entreprises de transport ferroviaire qui effectuent des courses exclusivement sur leurs propres tronçons à voie étroite.

**Art. 30** Entrée en vigueur

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

<sup>54</sup> Les mod. peuvent être consultées au RO 1999 1070.

<sup>55</sup> RS 742.101.1

<sup>56</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

*Annexe 1*<sup>57</sup>  
(art. 5)

## 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. crédits et prêts alloués et liquidités;
- b. fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
- c. capital propre, capital étranger supportant les risques, capital étranger à long terme, capital étranger à court terme;
- d. réserves ouvertes et latentes;
- e. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
- f. autres charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
- g. recettes assurées.

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

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

4. Si les obligations financières du requérant dépassent les liquidités et les recettes disponibles à l'intérieur du pays, l'OFT peut exiger une garantie bancaire ou la caution d'une entreprise suisse solvable.

<sup>57</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II al. 1 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2013 1651).

*Annexe 2*<sup>58</sup>

<sup>58</sup> Abrogée par le ch. II al. 2 de l'O du 29 mai 2013, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2013** 1651).

