

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

du 25 novembre 1998 (Etat le 1^{er} janvier 2021)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 9a, al. 3 et 6, 9b, al. 4, 9c, al. 4, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)^{1,2}

arrête:

Section 1³ **Objet et champ d'application**

Art. 1 **Objet**

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

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

³ 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

¹ RS 742.101

² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

Section 2⁴ Accès au réseau pour les entreprises suisses⁵

Art. 3 Autorisation d'accès au réseau

(art. 8c et 8d LCdF)

¹ 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.

² 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)

¹ 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.

² 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.

³ Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies à l'annexe 1.⁶

Art. 5a⁷ Garanties financières pour les gestionnaires d'infrastructure

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

L'OFT peut habiliter un gestionnaire d'infrastructure à exiger d'une entreprise de transport ferroviaire une garantie financière pour les prix du sillon des deux mois suivants sous forme d'un paiement anticipé ou d'une garantie bancaire, si l'entreprise de transport ferroviaire ne dispose pas d'une garantie bancaire ou d'une caution au sens de l'annexe 1, ch. 4, et qu'elle:

- a. est en retard de paiement pour deux échéances espacées d'au moins 30 jours;

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

- b. demande à nouveau l'accès au réseau après une résiliation de la convention d'accès au réseau par le gestionnaire d'infrastructure en raison d'un retard de paiement, ou
- c. ne paiera très vraisemblablement pas le prix du sillon dans les délais, selon une évaluation de la solvabilité effectuée par un organisme de contrôle indépendant.

Art. 5b⁸ Couverture d'assurance

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

¹ 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.

² 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.

Art. 6 Honorabilité des responsables de la gestion

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

¹ 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.

² 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. À 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.

⁸ Anciennement art. 5a.

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 3⁹ Accès au réseau pour les entreprises étrangères

Art. 9¹⁰

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.

Section 3a¹¹ Plan d'utilisation du réseau

Art. 9a Contenu¹²

¹ Chaque plan d'utilisation du réseau comprend un graphique réticulaire et notamment des indications sur:

- a. les sillons réservés aux corridors de fret européens;
- b. les capacités minimales réservées aux différents modes de transport durant les heures-type;
- c. les dérogations pour des transports spéciaux tels que les offres saisonnières, les trains marchandises express et les sillons présentant des exigences spéciales, notamment en matière de vitesse de circulation, de catégories de freinage, de traction et de profil d'espace libre;
- d. les capacités pour la demande non planifiée;
- e. les restrictions dues à des fermetures prolongées de tronçon.

² Si nécessaire, il contient des indications sur les heures prévues d'arrivée, de départ et de passage.

³ ...¹³

⁹ Selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, les chapitres ont été remplacés par des sections, avec effet au 1^{er} juil. 2013.

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

¹¹ Introduite par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

¹² Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

¹³ Abrogé par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, avec effet au 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

Art. 9b¹⁴ Obligations des gestionnaires d'infrastructure

¹ Lors de l'établissement d'un nouveau plan d'utilisation du réseau, les gestionnaires d'infrastructure adaptent si nécessaire les plans d'utilisation du réseau existants.

² Ils publient le plan d'utilisation du réseau sous forme électronique.

Section 4 Attribution des sillons¹⁵**Art. 10** Obligations du gestionnaire d'infrastructure¹⁶

¹ Il est admis que le gestionnaire d'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.¹⁷ s'il n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- d.¹⁸ 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.¹⁹ s'il propose des prestations complémentaires (art. 22), dans la mesure où l'infrastructure existante et le personnel disponible le permettent.

² L'OFT prescrit la manière dont les documents doivent être publiés.

³ La compétence du service d'attribution des sillons est réservée.²⁰

¹⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

¹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

¹⁶ Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

¹⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO 2011 4331).

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO 2011 4331).

¹⁹ Introduite par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

Art. 11 Délais pour la réservation des sillons

¹ 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 application du calendrier selon l'annexe VII de la directive 2012/34/UE²¹ et en même temps que les dates relatives à la procédure de l'horaire.²²

² 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.

³ 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.

⁴ En concertation avec le gestionnaire d'infrastructure, le service d'attribution des sillons peut fixer plus tard l'échéance du dernier délai possible pour la réservation.²³

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

⁶ En règle générale, le gestionnaire d'infrastructure traite les demandes spécifiques pour des sillons isolés dans les cinq jours ouvrables.²⁴

⁷ Les informations sur les réserves de capacité sont mises à disposition de tous les requérants intéressés.²⁵

Art. 11a²⁶ Transfert de sillons

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

²¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée en dernier lieu par la décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 295 du 14.11.2017, p. 69.

²² Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

²³ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

²⁴ Introduit par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

²⁵ Introduit par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

²⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

Art. 11^{b27} Travaux

¹ Lorsque des travaux prévus le long d'un tronçon entraînent durant plus de sept jours consécutifs une restriction pour plus d'un tiers du volume de trafic journalier, le gestionnaire d'infrastructure les publie la première fois au moins 24 mois et dans leur forme actualisée au moins douze mois avant le début de la période de l'horaire concerné.

² Il communique aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés les fermetures en fin de semaine et les fermetures nocturnes prolongées trois mois à l'avance.

³ Il peut convenir à court terme avec les entreprises de transport ferroviaire et les raccordés de 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 transport de marchandises.

⁴ Il demande les capacités pour les travaux planifiables dans le cadre de l'établissement de l'horaire du réseau.

⁵ Si des capacités ne sont pas disponibles du fait de travaux non planifiables, il en informe les entreprises de transport ferroviaire concernées aussi rapidement que possible.

⁶ Il détermine, après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des commanditaires du transport concessionnaire de voyageurs ainsi qu'en concertation avec le service d'attribution des sillons, les transports de remplacement et les déviations. Les chaînes de transport doivent être garanties. Les horaires adaptés doivent être publiés au moins deux mois à l'avance. Aucun coût supplémentaire ne peut être répercuté sur les voyageurs, les expéditeurs ou les destinataires.

⁷ En transport concessionnaire de voyageurs sur les lignes à voie normale, le gestionnaire d'infrastructure assume ses propres coûts et les coûts des transports de remplacement. L'entreprise de transport ferroviaire assume ses propres coûts.

⁸ Dans les autres transports, le gestionnaire d'infrastructure indemnise les entreprises de transport ferroviaire à hauteur des surcoûts des transports de remplacement et des prestations de transport liés à la déviation. L'OFT règle le calcul de l'indemnité.

⁹ Le prix du sillon est fonction des prestations effectivement fournies.

¹⁰ Si le gestionnaire d'infrastructure n'a pas communiqué la restriction dans les délais, il indemnise forfaitairement les entreprises de transport ferroviaire des surcoûts et des pertes de recettes. L'OFT règle le calcul du forfait.

²⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO 2011 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

Art. 12²⁸ Attribution des sillons

¹ Le service d'attribution des sillons attribue les sillons selon le plan d'utilisation du réseau en vigueur.²⁹

² S'il n'attribue pas un sillon ou s'il ne l'attribue pas à l'heure souhaitée, il doit en indiquer les motifs à l'entreprise de transport ferroviaire requérante.

³ S'il souhaite attribuer à une offre de transport régulier de voyageurs les sillons d'un autre mode de transport qui sont restés libres, il doit obtenir l'accord de l'OFT.

⁴ Si une entreprise de transport ferroviaire, pour des motifs économiques ou sur lesquels elle peut influer, 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.

⁵ La commande et l'attribution des sillons des corridors européens de fret (art. 9a, al. 1, let. a) sont régies par les dispositions du règlement (UE) n° 913/2010³⁰.

⁶ Les dispositions sur les transports effectués dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité (art. 41 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs³¹) sont réservées.

Art. 12a³² Lignes surchargées

¹ Le service d'attribution des sillons³³ 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.

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

³ ...³⁴

⁴ Lorsqu'une ligne est surchargée, le service d'attribution des sillons recherche les raisons de la surcharge avec la collaboration du gestionnaire d'infrastructure concerné moyennant une analyse des capacités et expose dans celle-ci les mesures à court et à moyen terme propres à y remédier. Il publie ladite analyse dans un délai de trois

²⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

²⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³⁰ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

³¹ RS 745.1

³² Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

³³ Nouvelle expression selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915). Il n'a été tenu compte de cette mod. que dans les disp. mentionnées au RO.

³⁴ Abrogé par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

mois après que la ligne a été déclarée surchargée. Il peut déclarer obligatoires pour les utilisateurs les mesures exposées dans l'analyse de capacités.³⁵

⁵ Le gestionnaire d'infrastructure soumet à l'OFT un plan d'augmentation des capacités dans les six mois qui suivent l'achèvement de l'analyse de capacités.³⁶

⁶ L'OFT soumet ce plan aux utilisateurs de la ligne surchargée. Il l'approuve ou demande des modifications.³⁷

Art. 12b³⁸ Déclaration de capacité et convention-cadre

¹ Dans une vue d'ensemble des capacités-cadre attribuées (déclaration de capacité), le service d'attribution des sillons indique:

- a. les capacités attribuées et le nombre de sillons;
- b. la capacité probablement encore disponible en vue de la conclusion de conventions-cadre.

² Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises qui souhaitent effectuer un transport (art. 9a, al. 4, LCdF) peuvent conclure une convention-cadre sur l'accès au réseau. Ils y fixent les caractéristiques des sillons à attribuer.

³ Si le service d'attribution des sillons constate que des réservations en vue de nouvelles conventions-cadre donnent lieu à des différends, il cherche une solution consensuelle. Si aucune solution n'est trouvée, la procédure est régie, par analogie, par l'art. 12c, al. 2, let. b et c.

⁴ La convention-cadre ne doit pas garantir de droits d'usage exclusifs.

⁵ Elle est conclue en règle générale pour deux périodes d'horaire, mais au plus pour une durée de dix ans. Elle est soumise à l'approbation du service d'attribution des sillons.

⁶ Le gestionnaire d'infrastructure peut résilier la convention-cadre dans la perspective d'une meilleure exploitation des lignes. La convention peut prévoir des indemnités le cas échéant.

⁷ Le service d'attribution des sillons coordonne les accords-cadres relatifs aux sillons internationaux avec les gestionnaires d'infrastructure étrangers concernés conformément aux art. 9, 10 et 12 du règlement d'exécution (UE) 2016/545³⁹.

³⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO 2011 4331).

³⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO 2011 4331).

³⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO 2003 2479). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³⁹ Règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, version du JO L 94 du 8.4.2016, p. 1.

Art. 12^{c40} Commandes conflictuelles

¹ Si un sillon fait l'objet de plusieurs réservations pour le même type de transport, le service d'attribution des sillons cherche une solution consensuelle.

² Si aucune solution n'est trouvée, les principes ci-après sont applicables:

- a. les réservations effectuées sur la base d'une convention-cadre sont prioritaires;
- b. l'OFT peut définir l'ordre de priorité pour les réservations qui ne sont pas effectuées sur la base d'une convention-cadre;
- c. en présence de réservations de même rang, le service d'attribution des sillons lance une procédure d'appel d'offres.

³ Après avoir consulté l'OFT, le service d'attribution des sillons règle les détails de la procédure d'offre.⁴¹

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. 14⁴² Perturbations de l'exploitation

¹ En cas de perturbations de l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure est habilité à donner des instructions aux utilisateurs du réseau. Ces derniers et le gestionnaire d'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. Le gestionnaire d'infrastructure informe le service d'attribution des sillons des perturbations survenues et de leur suppression.⁴³

² Si la perturbation entraîne la restriction d'un tronçon pendant plusieurs jours, le gestionnaire d'infrastructure définit, en accord avec le service d'attribution des sillons et les entreprises de transport ferroviaire concernées, les tronçons d'évitement, les sillons et les transports de remplacement dans un horaire d'urgence.⁴⁴ Il publie l'horaire d'urgence de manière appropriée.

³ 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.

⁴⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

⁴¹ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 août 2014, en vigueur depuis le 1^{er} sept. 2014 (RO 2014 2603).

⁴³ Phrase introduite par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴ Si la perturbation entraîne une fermeture du tronçon qui dure plus de trois jours, le service d'attribution des sillons détermine la part de trafic marchandises des différentes entreprises de transport ferroviaire sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement.⁴⁵ 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.

⁵ 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 et 3. Le service d'attribution des sillons peut siéger à l'état-major d'urgence.⁴⁶

Section 5 Convention sur l'accès au réseau

Art. 15 Forme et contenu

¹ La convention sur l'accès au réseau (art. 9c, al. 2, LCdF) doit être conclue entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise de transport ferroviaire.⁴⁷ Elle sera rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais et établie en deux exemplaires.

² 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.⁴⁸ ...
- 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;

⁴⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

⁴⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

⁴⁸ Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, avec effet au 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

j.⁴⁹ les droits et les obligations inhérents à la surveillance des trains par les dispositifs de contrôle des trains.

³ 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 d'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.
- b. les écarts géographiques et temporels par rapport au sillon défini ne sont autorisés qu'en cas de force majeure.

Art. 17⁵⁰ 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. 18⁵¹ Principe

¹ La redevance visée à l'art. 9c LCdF (prix du sillon) se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires.⁵²

² 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.

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

⁴ 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.

⁴⁹ Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO 2011 4331).

⁵⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

⁵¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2011 4331).

⁵² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

Art. 19⁵³ Prix de base

¹ 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.

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

- a. par train-kilomètre (prix de base lié au sillon);
- b. par train selon l'usure que génèrent ses véhicules (prix de base lié à l'usure).

³ Le prix de base lié au sillon est conditionné par les coefficients, suppléments et rabais suivants:

- a. un coefficient lié à la demande par sillon;
- 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;
- f. un rabais pour les tractions qui permettent un meilleur taux d'utilisation de la capacité d'un tronçon;
- g.⁵⁴ sur les sillons des trains du transport de marchandises à travers les Alpes, un rabais de 10 centimes par essieu à partir du cinquième essieu moteur sur les tronçons suivants:
 1. Brig–Iselle,
 2. Altdorf–Bellinzona.

⁴ L'OFT fixe les tractions et le rabais visés à l'al. 3, let. f.

⁵ Il peut charger des tiers de la vérification de l'usure générée par les véhicules.

Art. 19a⁵⁵ Coefficients, suppléments et rabais

¹ 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.

⁵³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁵⁴ Introduite par le ch. I de l'O du 4 déc. 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 157, 2019 4225).

⁵⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2011 4331).

- ² 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.⁵⁶ 0,4 pour les sillons du transport non concessionnaire de voyageurs, pour les sillons des courses à vide du transport de voyageurs et pour les sillons du transport de marchandises (catégorie C);
 - d.⁵⁷ 0,3 pour les sillons (catégorie D):⁵⁸
 1. de trains de locomotives,
 2. de courses 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,
 3. de trains de manœuvre et de trains marchandises de la desserte fine du transport par wagons complets isolés.

3 ...⁵⁹

⁴ 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.

⁵ 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 d'infrastructure;
- b.⁶⁰ 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.⁶¹ un rabais pour les véhicules silencieux (bonus-bruit).

⁵⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

⁵⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁵⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

⁵⁹ Abrogé par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

⁶⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

⁶¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁶ Pour les courses sur les tronçons à voie étroite, sur les tronçons d'exploitation frontalière visés à l'annexe 2 ou avec des véhicules historiques, l'OFT peut prévoir des coefficients, suppléments et rabais simplifiés ou forfaitaires.⁶²

Art. 19^{b63} Bonus-bruit

¹ 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 semelles de frein en matériau composite, à un bonus-bruit de:⁶⁴

- a. 1 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules dont les roues ont un diamètre inférieur à 50 centimètres;
- b.⁶⁵ 1,6 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de semelles 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.

^{1bis} Aucun bonus-bruit n'est accordé pour les trains dont au moins un wagon, à l'exception des véhicules spéciaux dont le kilométrage est faible et des véhicules historiques, est équipé de semelles de frein en fonte grise.⁶⁶

² 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.

³ L'OFT prépare une banque de données des véhicules donnant droit à un bonus-bruit. Il désigne le service qui gère cette banque de données.⁶⁷

^{3bis} ...⁶⁸

⁴ Les entreprises de transport ferroviaire déclarent au service désigné chaque véhicule pour lequel elles demandent un bonus-bruit en indiquant:

- a. le numéro de véhicule à douze chiffres;
- b. le nom du détenteur de véhicules;

⁶² Introduit par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2015** 2475).

⁶³ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁶⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁶⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁶⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁶⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁶⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 13 août 2014 (RO **2014** 2603). Abrogé par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

c. le système de freinage et le diamètre des roues.⁶⁹

⁵ Le bonus-bruit est restitué par les gestionnaires d'infrastructure.

Art. 19c⁷⁰ Rabais pour dispositif d'arrêt automatique ETCS⁷¹

¹ 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.

² Le rabais est accordé jusqu'au 31 décembre 2024 pour les véhicules mis en service avant le 1^{er} 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.

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

⁴ Les demandes doivent être établies pour une année civile et présentées à l'OFT au plus tard à fin juin de l'année suivante. Le droit au rabais est caduc si le délai de présentation des demandes n'est pas respecté.⁷²

Art. 19d⁷³ Redevance d'annulation

¹ Si une entreprise de transport ferroviaire renonce, certains jours isolés, à utiliser tout ou partie d'un sillon qui lui est attribué définitivement, une redevance d'annulation est perçue au lieu du prix du sillon. Cette redevance couvre notamment les frais d'administration occasionnés et une partie des frais de mise à disposition.⁷⁴

² La redevance d'annulation se calcule à partir du prix de base lié au sillon conformément à l'art. 19, al. 3, let. a à c, multiplié par les coefficients suivants:

- a. 0,2 en cas de renonciation 60 jours à l'avance;
- b. 0,5 en cas de renonciation entre 60 et 31 jours à l'avance;
- c. 0,7 en cas de renonciation entre 30 et 5 jours à l'avance;
- d. 0,8 en cas de renonciation entre 4 jours et 24 heures avant l'heure de départ prévue du train;
- e. 1 en cas de renonciation dans les 24 heures précédant l'heure de départ prévue du train;

⁶⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

⁷⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2011 4331).

⁷¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁷² Introduit par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁷³ 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 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2015 2475).

⁷⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

f. 2 en cas de renonciation après l'heure de départ prévue du train.⁷⁵

³ Sur les lignes surchargées (art. 12a), la redevance d'annulation est également due en cas de renonciation à un sillon:

- a. attribué provisoirement au moins cinq jours ouvrables à l'avance;
- b. commandé, si la commande entraîne des conflits entre les utilisateurs et si le service d'attribution des sillons a informé les utilisateurs concernés de ces conflits dans un délai de plus de cinq jours ouvrables.

Art. 19e et 19f⁷⁶

Art. 20⁷⁷ Contribution de couverture

¹ 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.

^{1bis} En transport concessionnaire de voyageurs, le calcul de la contribution de couverture est déterminé par les recettes de la vente de titres de transport, des réservations, des suppléments et du transport de bagages.⁷⁸

² 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 d'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 d'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.

³ Le gestionnaire d'infrastructure publie les contributions de couverture du transport des voyageurs soumis à concession.⁷⁹

⁴ Sous réserve de l'al. 5, aucune contribution de couverture n'est perçue dans le trafic marchandises.⁸⁰

⁷⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁷⁶ Introduits par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016 (RO **2016** 4163). Abrogés par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, avec effet au 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁷⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5813).

⁷⁸ 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 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁷⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁸⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO **2011** 4331).

⁵ Si la contribution de couverture est fixée dans le cadre d'une mise aux enchères conformément à l'art. 12c, al. 2, let. c, c'est ce montant qui est dû.⁸¹

⁶ Les al. 1^{bis} à 3 et 5 sont applicables par analogie aux services soumis à autorisation fédérale.⁸²

Art. 20a⁸³ Prix de l'électricité

¹ L'OFT fixe le prix de l'électricité sur la base des indications des gestionnaires d'infrastructure de sorte qu'il n'en résulte pas de coûts non couverts dans l'ensemble. Ce faisant, il tient compte des résultats des années précédentes.⁸⁴

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

³ Les entreprises de transport ferroviaire mesurent la consommation d'électricité à l'aide de dispositifs de mesure installés dans les véhicules. Pour ces dispositifs, elles doivent disposer d'une preuve de conformité basée sur une évaluation de la conformité réalisée par un organisme notifié. Si elles ne mesurent pas la consommation d'électricité avec ces dispositifs sur les lignes interopérables visées à l'art. 15a, al. 1, de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer⁸⁵, le gestionnaire d'infrastructure perçoit, à partir du 1er janvier 2020, un supplément de 25 % sur le taux forfaitaire de la catégorie de train concernée. L'OFT détermine les taux forfaitaires en fonction des valeurs moyennes mesurées par catégorie de train.⁸⁶

⁴ Aucun supplément n'est perçu pour les courses avec des véhicules moteurs historiques.⁸⁷

Art. 21⁸⁸ Prestations de base

¹ Les prestations de base comprennent:

- a. l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation;
- b. la prise de courant à partir du fil de contact;

⁸¹ 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 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸² Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

⁸³ Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5813). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁸⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸⁵ RS **742.122**

⁸⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁸⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

- 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.

² 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

¹ Les gestionnaires d'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:⁸⁹

- a.⁹⁰ ...
- b.⁹¹ occupation de la pleine 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.⁹² approvisionnement stationnaire des véhicules en eau et en électricité s'il n'est pas possible d'effectuer un décompte en fonction de la consommation;
- e^{bis}.⁹³ 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;

⁸⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁹⁰ Abrogée par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO **2020** 1915).

⁹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

⁹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁹³ Introduite par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

- i.⁹⁴ prestations de service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage;
- j.⁹⁵ information additionnelle de la clientèle;
- k.⁹⁶ 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;
- l.⁹⁷ surcroît de travail pour les commandes de sillons passées après 17 heures pour le jour suivant (art. 11, al. 3, let. a);
- m.⁹⁸ surcroît de travail pour la modification de sillons déjà attribués.

² 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.⁹⁹

³ 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).¹⁰⁰

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 d'infrastructure. Elles ne font pas partie de l'accès au réseau et comprennent notamment:

- a.¹⁰¹ ...
- 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;

⁹⁴ Introduite par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO **2003** 2479).

⁹⁵ Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁹⁶ Introduite par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁹⁷ Introduite par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

⁹⁸ Introduite par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

⁹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5813).

¹⁰⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO **2003** 2479).

¹⁰¹ Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, avec effet au 1^{er} janv. 2004 (RO **2003** 2479).

- 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. 24¹⁰² Droit de contrôle du gestionnaire d'infrastructure

¹ Le gestionnaire d'infrastructure peut contrôler si les entreprises de transport ferroviaire respectent les prescriptions. À moins de soupçons objectivement fondés, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.¹⁰³

² Les gestionnaires d'infrastructure signalent à l'OFT les irrégularités constatées à l'occasion de ces contrôles.

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

Art. 25¹⁰⁴ RailCom

¹ La Commission des chemins de fer (RailCom) notifie sa décision aux parties dans les deux mois qui suivent la fin de l'instruction.

² Lorsqu'elle doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels¹⁰⁵, elle invite la commission de la concurrence à prendre position. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

³ Elle assume les tâches énumérées à l'art. 20 du règlement (UE) n° 913/2010¹⁰⁶. Elle échange les informations et les données requises avec les autres organismes de contrôle compétents.

Art. 26 Consultation des conventions

¹ ...¹⁰⁷

² 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.

¹⁰² Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (1^e phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5959).

¹⁰³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

¹⁰⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2020 (RO **2020** 1915).

¹⁰⁵ RS **251**

¹⁰⁶ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, version du JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

¹⁰⁷ Abrogé par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} juil. 2020 (RO **2020** 1915).

Section 8 Retrait de l'autorisation d'accès au réseau

Art. 27

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

² 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.

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

Section 9 Dispositions finales

Art. 28 Modification du droit en vigueur

...¹⁰⁸

Art. 29 Dispositions transitoires

¹ Pour les services de transport commandés en vertu de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités¹⁰⁹, 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.

² 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. 29^{a110} Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013

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

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

¹⁰⁸ Les mod. peuvent être consultées au RO **1999** 1070.

¹⁰⁹ [RO **1996** 443, **1999** 1070 art. 28 ch. 1. RO **2009** 5981 art. 26 let. a]. Voir actuellement l'O du 14 oct. 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (RS **742.120**).

¹¹⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

³ Une autorisation d'accès au réseau n'est pas exigée avant le 1^{er} 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^{er} janvier 1999.

*Annexe I*¹¹¹
(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.

¹¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. II al. 1 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

*Annexe 2*¹¹²
(art. 19a, al. 6)

Lignes en zone frontalière

1. Basel Bad Bf–Frontière (–Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf–Frontière (–Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf–Frontière d’infrastructure BEV¹¹³/CFF–Basel SBB PB¹¹⁴/RB¹¹⁵
4. Basel RB–Nordkopf–Basel St. Jakob–Basel GB¹¹⁶–Basel SBB
5. Basel Bad Bf–Frontière (–Grenzach)
6. Basel Bad Bf–Frontière (–Lörrach)
7. (Kreuzlingen–) Frontière d’infrastructure CFF/BEV–Frontière (–Konstanz)
8. (Kreuzlingen Hafen–) Frontière d’infrastructure CFF/BEV–Frontière (–Konstanz)
9. Schaffhausen–Frontière (–Gottmadingen)
10. Schaffhausen–Frontière (–Erzingen [Baden])
11. St. Margrethen–Frontière (Autriche)
12. Buchs SG–Frontière (Principauté du Liechtenstein)
13. Basel SBB–Basel St. Johann–Frontière (France)
14. Vallorbe–Frontière (France)
15. Genève-La Praille–La Plaine–Frontière (France)
16. Genève-Cornavin–La Plaine–Frontière (France)
17. Chiasso Smistamento–Frontière (Italie)

¹¹² Nouvelle teneur selon le ch. II de l’O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

¹¹³ BEV: Bundeseisenbahnvermögen (de la République fédérale d’Allemagne)

¹¹⁴ PB: Personenbahnhof (gare voyageurs)

¹¹⁵ RB: Rangierbahnhof (gare de triage)

¹¹⁶ GB: Güterbahnhof (gare marchandises)

