

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

du 25 novembre 1998 (Etat le 12 août 2003)

Le Conseil fédéral suisse,

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

arrête:

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

¹ La présente ordonnance régit l'accès aux lignes ferroviaires

- a. des Chemins de fer fédéraux suisses;
- b. des entreprises ferroviaires au bénéfice d'une concession selon la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer;
- c. des entreprises ferroviaires qui exploitent une infrastructure ferroviaire sur la base d'un traité international.

² L'accès au réseau ne doit pas être accordé sur:

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

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente ordonnance, on entend par:

- a. gestionnaire de l'infrastructure: l'entreprise visée à l'art. 1, al. 1, tenue d'octroyer l'accès au réseau;
- b. utilisateur du réseau: l'entreprise qui sollicite l'accès au réseau;
- c. accès au réseau: l'utilisation de l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire (art. 9 LCF);

RO 1999 1070

¹ RS 742.101

- d. sillon: tracé disponible, défini dans le temps et dans l'espace;
- e. prix du sillon: la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

Chapitre 2

Accès au réseau pour les entreprises suisses et concessionnaires

Art. 3 Autorisation d'accès au réseau

¹ L'Office fédéral des transports (office) accorde l'autorisation d'accès au réseau, pour dix ans au maximum, aux entreprises

- a. qui ont leur siège en Suisse et sont inscrites au registre suisse du commerce; ou
- b. qui possèdent une concession au sens de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.

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

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

Art. 4 Fiabilité

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

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

- a. un crime; ou
- b. des infractions graves ou réitérées aux prescriptions applicables aux branches professionnelles et concernant la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos; ou
- c. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions sur la circulation des trains; ou
- d.³ des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives au régime douanier.

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

² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

³ Introduite par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

Art. 5 Capacité financière

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

² Si les obligations financières dépassent les liquidités et les produits disponibles en Suisse, l'office fédéral peut exiger une garantie bancaire ou un cautionnement d'une entreprise suisse solvable.

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

Art. 6 Personnel

¹ Les indications fournies par l'entreprise requérante doivent montrer que les employés possèdent les qualifications nécessaires pour une exploitation sûre, notamment aux termes de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer⁴ (OCF) (art. 9, al. 2, let. b, LCF).

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

Art. 7 Véhicules

¹ L'entreprise requérante doit prouver que les véhicules répondent aux exigences d'une exploitation sûre (art. 9, al. 2, let. c, LCF). Elle doit notamment garantir:

- a. qu'elle utilise uniquement les véhicules admis selon l'OCF⁵, selon des dispositions étrangères au moins équivalentes ou selon les dispositions de l'UIC et que leur contrôle périodique est garanti;
- b. que l'équipement des véhicules concorde avec celui des lignes, tel qu'il est fixé par l'office fédéral;

⁴ RS 742.141.1

⁵ RS 742.141.1

- c. que les prescriptions d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure sont observées.

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

Art. 8 Certificat de sécurité

Le respect des dispositions sur le personnel à employer et les véhicules, par rapport aux lignes à utiliser et à la garantie de l'assurance responsabilité civile prescrite, de même que l'observation générale des dispositions de sécurité de ces lignes (art. 9, al. 2, let. f, LCF) doivent être confirmés à l'office fédéral, preuves à l'appui selon l'annexe 2, 30 jours avant l'ouverture de l'exploitation, puis au début de chaque année de l'horaire. Une fois le contrôle effectué, l'office fédéral délivre le certificat de sécurité pour les lignes correspondantes.

Chapitre 3 Accès au réseau pour les entreprises étrangères

Art. 9

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

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

Chapitre 4 Principes de l'accès au réseau

Art. 10 Obligations du gestionnaire de l'infrastructure

¹ 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. s'il n'impose aucune de condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- d. 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 (décli-

tivité), les rayons des courbes, la longueur des voies d'évitement et des quais, la classe de la ligne, l'équipement de sécurité (art. 42 OCF⁶).

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

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

Art. 11 Délais pour la réservation des sillons

¹ Les sillons sont attribués régulièrement sur la base de la procédure de l'horaire. L'office fédéral 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.

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 Le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer plus tard l'échéance du dernier délai possible pour la réservation.

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

Art. 11a⁷ Transfert de sillons

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

Art. 12 Attribution des sillons

¹ Le gestionnaire de l'infrastructure attribue les sillons selon l'ordre de priorité fixé à l'art. 9a de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer. En cas de réservations de même rang, il prend en considération celle qui apporte la plus grande contribution de couverture.

² L'attribution d'un sillon est nulle si elle a eu lieu dans le but de contourner l'ordre des priorités.⁸

³ 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.

⁶ RS 742.141.1

⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

⁴ Si, pour des raisons non imputables au gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise requérante renonce à utiliser un sillon attribué, elle est tenue de fournir des dommages et intérêts.

^{4bis} Si un utilisateur du réseau exploite un sillon d'une ligne surchargée (art. 12a) dans une mesure moindre que les conditions d'accès au réseau publiées le définissent, ce sillon peut être attribué à un autre requérant. Cette disposition n'est pas valable lorsque l'utilisateur du réseau ne peut pas influencer sur la faible exploitation et que celle-ci n'a pas de causes économiques.⁹

⁵ Sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure, l'office fédéral peut accorder entièrement ou partiellement la priorité au trafic marchandises au sens de l'art. 9a, al. 3, de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer si c'est le seul moyen de l'écouler sur le rail. Quant aux tronçons servant à transporter au moins 1000 voyageurs par jour et par secteur, la priorité reste accordée chaque heure à une paire de trains du trafic régional et sur de longues distances. Si le nombre des passagers d'un secteur dépasse 4000, la priorité s'étendra à deux paires de trains.

⁶ Les dispositions sur les transports pour la défense globale (art. 8a de la LF du 4 oct. 1985 sur le transport public¹⁰) sont réservées.

Art. 12a¹¹ Lignes surchargées

¹ Le gestionnaire de l'infrastructure déclare que la ligne est surchargée lorsque 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 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.

⁴ 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'Office fédéral dans un délai de trois mois après que la ligne a été déclarée surchargée.

Art. 12b¹² Convention-cadre

¹ Le gestionnaire de l'infrastructure et l'utilisateur du réseau peuvent conclure une convention-cadre sur l'accès au réseau. Cette convention fixe les caractéristiques des sillons attribués.

⁹ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

¹⁰ RS 742.40

¹¹ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

¹² Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

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

³ Elle ne doit pas garantir de droits d'usage exclusifs.

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

Art. 13 Indication concernant l'utilisateur du réseau

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

Art. 14 Perturbations de l'exploitation

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

Chapitre 5 Convention sur l'accès au réseau

Art. 15 Forme et contenu

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

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. ...¹³
- d. la durée de la convention;
- e. la définition des sillons et de leur qualité;
- f. le prix du sillon et les données nécessaires pour le calcul de celui-ci;
- g. les paiements à effectuer en cas de non-respect de la convention;
- h. les conditions de retrait pour l'utilisateur du réseau (clause de dénonciation);
- i. la (les) langue(s) officielle(s) à utiliser par le personnel.

¹³ Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO 2003 2479).

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

Art. 16 Droit complémentaire

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

- a. la convention passe sans autres formalités à un éventuel successeur légal.
- b. les écarts géographiques et temporels par rapport au sillon défini ne sont autorisés qu'en cas de force majeure.

Art. 17 Utilisation de la propre infrastructure

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

Chapitre 6 Prix des sillons

Art. 18 Principe

¹ Le prix du sillon selon l'art. 9b de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer se compose du prix de base et du prix des prestations complémentaires.

² Le prix de base comprend le prix minimal et une contribution de couverture.

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

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

Art. 19 Prix minimal

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

- a. consommation d'énergie mesurée à partir du fil de contact; un prix minimum est aussi facturé pour les véhicules moteurs thermiques;
- b. entretien lié aux prestations;
- c. parts du personnel affecté à la circulation par train-km, étant admis que les installations de sécurité sont modernes et automatisées;

- d. personnel et frais d'entretien supplémentaires des gares de jonction, mais uniquement dans la mesure où, sur demande de l'utilisateur du réseau, un train s'y arrête, commence ou termine son trajet.

Art. 20 Contribution de couverture

¹ Dans le trafic non concessionnaire, le gestionnaire d'infrastructure fixe la contribution de couverture pour chaque tronçon. Au moins un des paramètres suivants est déterminant pour la fixation des prix:

- a. la norme d'aménagement du tronçon;
- b. les atteintes portées par les véhicules à l'environnement (bruit, gaz d'échappement, toilettes ouvertes, etc.);
- c. la fréquentation du sillon aux heures de pointe et aux heures creuses, ainsi que la régularité et la fréquentation de la ligne;
- d. le prix offert par l'utilisateur du réseau, lorsque certains sillons font l'objet d'une grande demande ou qu'un sillon déterminé a été réservé à plusieurs reprises;
- e. les tonnes brutes-kilomètres (tb-km) et la vitesse maximale autorisée;
- f. les tonnes nettes-kilomètres (tn-km), quelle que soit la marchandise transportée, ou les voyageurs-kilomètres (v-km);
- g. l'écart par rapport à la vitesse normale et la caractéristique du roulement;
- h. les frais de planification, la qualité de la planification et la qualité effectivement obtenue sur le sillon;
- i. les dépenses particulières du gestionnaire de l'infrastructure pour certains services,
- j. les objectifs de la Confédération dans le cadre de la promotion du trafic combiné.

² L'autorité concédante fixe de la manière suivante la contribution de couverture du trafic voyageurs soumis à concession:

- a. Pour les services commandés, elle est toujours 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.

³ Les contributions de couverture doivent être publiées (art. 10).

Art. 21 Prestations comprises dans le prix de base

¹ Le prix de base couvre les prestations suivantes:

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

² Le prix de base est complété par un système de bonus/malus qui sert de mesure incitative à la réduction au minimum des perturbations et à l'augmentation du rendement du réseau ferré. Ce système peut prévoir des peines conventionnelles pour la perturbation de l'exploitation du réseau, une indemnité pour les entreprises touchées par la perturbation et un barème de bonus pour des prestations qui dépassent le niveau de rendement prévu. L'Office fédéral règle les détails.¹⁴

Art. 22 Prestations complémentaires

¹ 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):¹⁵

- a. réservation de sillons pour les trains facultatifs;
- b. occupation de la voie en cas d'attente exigée par l'utilisateur du réseau, mais non par le trafic lié à l'horaire;
- c. garage des rames;
- d. voies de circulation destinées au triage;
- e. approvisionnement stationnaire des trains voyageurs en eau et en électricité, évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées;
- f. utilisation de voies et d'installations de chargement;
- g. triage dans les gares de triage;

¹⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

¹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

- h. mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles;
- i.¹⁶ prestations de service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage.

² Les prix visés à l'al. 1, let. a, à c et f doivent être fixés en fonction de la demande et de la valeur des immobilisations (liée au site). Les autres prix seront fixés par analogie selon les principes des art. 19 et 20.

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).¹⁷

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. ...¹⁸
- 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.

Chapitre 7 Surveillance de l'accès au réseau

Art. 24 Droit de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure

¹ Le gestionnaire de l'infrastructure a le droit de vérifier par des sondages l'application des prescriptions par les utilisateurs du réseau. Sauf en cas de soupçon confirmé objectivement, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.

² Lorsque des passagers, des tiers, des installations ou d'autres trains sont visiblement mis en danger, le gestionnaire de l'infrastructure peut interdire à un train de poursuivre sa course. Il en informe immédiatement l'office fédéral.

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

¹⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

¹⁸ Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO 2003 2479).

Art. 25 Commission d'arbitrage

¹ L'organisation et le mode de fonctionnement de la commission d'arbitrage selon l'art. 40a de la loi sur les chemins de fer sont régis par l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage¹⁹.

² Les membres de la commission ne doivent pas être nécessairement des ressortissants suisses.

³ La commission est soumise administrativement à l'office fédéral.

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

⁵ Lorsque la commission doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi sur les cartels²⁰, elle consulte la commission des cartels. Dans sa décision, elle mentionne l'avis de la commission.

Art. 26 Consultation des conventions

¹ L'office fédéral et la commission d'arbitrage peuvent demander au gestionnaire de l'infrastructure de leur soumettre les conventions pour consultation.

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.

Chapitre 8 Retrait de l'autorisation d'accès au réseau**Art. 27**

¹ L'office fédéral 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'office fédéral 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.

¹⁹ RS 173.31

²⁰ RS 251

Chapitre 9 Dispositions finales

Art. 28 Modification du droit en vigueur

1. L'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités²¹ est modifiée comme suit:

Art. 2

...

Art. 5, al. 1, let. b et c

...

Art. 28

...

2. L'annexe 1 de l'ordonnance du 3 février 1993 concernant l'organisation et la procédure des commissions fédérales de recours et d'arbitrage²² est modifiée comme suit:

*Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie
et de la communication*

Insérer

...

Art. 29 Dispositions transitoires

¹ Pour les services de transport commandés en vertu de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités²³, 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'office fédéral accordera un délai de 6 à

²¹ RS 742.101.1. Les modifications mentionnées ci-dessous sont insérées dans ladite ordonnance.

²² RS 173.31. La modification mentionnée ci-dessous est insérée dans ladite ordonnance.

²³ RS 742.101.1

24 mois pour les adaptations nécessaires qui résultent du nouveau droit. Aucun certificat de sécurité n'est nécessaire pendant ce délai.

Art. 30 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

Indications sur la capacité financière

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

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

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

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

Preuves pour le certificat de sécurité

Pour que le certificat de sécurité puisse être délivré dans les délais, les documents suivants doivent être annexés à la requête:

- a. description du système de gestion de la sécurité, par tronçon et en fonction des règles du maintien de la qualité;
- b. analyse des risques et mesures de sécurité ordonnées sur cette base;
- c. liste du personnel engagé dans des fonctions relevant de la sécurité et indication de sa formation et de ses qualifications;
- d. liste des véhicules à employer et leur homologation, éventuellement l'admission du type de véhicule;
- e. comparaison, sous forme de tableau, des exigences posées aux véhicules en fonction des tronçons, avec la présentation des caractéristiques effectives des véhicules selon leur homologation;
- f. attestation de l'assurance responsabilité civile ou preuve de sûretés équivalentes;
- g. déclaration formelle (attestation) de l'utilisateur du réseau selon laquelle, après un contrôle interne, les dispositions de sécurité seront appliquées en ce qui concerne les tronçons à utiliser.