

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

Modification du 31 août 2011

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

I

L'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire¹ est modifiée comme suit:

Remplacement d'une expression

Dans toute l'ordonnance, l'abréviation «LCF» est remplacée par «LCdF».

Art. 10, al. 1, let. c et d

¹ Il est admis que le gestionnaire de l'infrastructure accorde un accès non discriminatoire à son réseau:

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

Art. 11b Fermeture de tronçons

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

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

³ La présente disposition est applicable à partir de l'horaire 2013.

¹ RS 742.122

² RS 745.1

Art. 12 Attribution des sillons

¹ 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.

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

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.

⁴ 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.

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

⁶ Les dispositions sur les transports effectués dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité (art. 41 LTV³) sont réservées.

Art. 12a, al. 5 et 6

⁵ 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.

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

Art. 12b, al. 1

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 à attribuer.

³ RS 745.1

Art. 15, al. 2, let. j

² Elle indiquera au moins:

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

Art. 18 Principe

¹ 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.

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.

Art. 19 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 de l'infrastructure et le structure en fonction des coûts générés:

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

³ Le prix de base est conditionné par:

- 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.

Art. 19a 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.

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. 0,7 pour les sillons du transport non concessionnaire (catégorie C);
- d. 0,6 pour les sillons impliquant un temps d'attente d'au moins 15 minutes et pour les sillons avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires (catégorie D).

³ 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.

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 de l'infrastructure;
- b. un supplément de 2 centimes par essieu-kilomètre pour les transports de marchandises dangereuses;
- c. un bonus-bruit.

Art. 19b Bonus-bruit

¹ A condition d'en faire la demande, l'utilisateur du réseau 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.

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 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.

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

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

Art. 19c Dispositif d'arrêt automatique ETCS

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.

Art. 19d Redevance d'annulation

¹ Si un utilisateur du réseau 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.

² 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, al. 1^{bis}, 4 et 5

^{1bis} 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.

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

⁵ 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.

Art. 20a Prix de l'électricité

¹ 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.

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 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 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;
- 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, al. 1, phrase introductive (ne concerne que le texte allemand), let. e, j et k

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):

- e. *ne concerne que le texte italien;*
- j. information additionnelle de la clientèle;
- k. 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.

II

¹ La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 2011, sous réserve de l'al. 2.

² Les modifications des art. 18 à 19*d* et 20*a* à 22 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

31 août 2011

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Micheline Calmy-Rey
La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

