



Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

Modification du ...

*Le Conseil fédéral suisse
arrête:*

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

Art. 1, al. 4

⁴ Les dispositions de la section 6 sur les prix des sillons s'appliquent également aux tronçons qui font l'objet d'une convention sur les prestations conclue conformément à l'art. 51 LCdF entre la Confédération et le gestionnaire d'infrastructure ou d'une convention d'offre conclue conformément à l'art. 21 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs² entre la Confédération et l'entreprise de transport ferroviaire.

Art. 3, al. 2, art. 4 et 5a

Abrogés

Art. 5b Couverture d'assurance

¹ La couverture d'assurance de l'entreprise est suffisante lorsque celle-ci:

- a. atteste qu'elle est assurée contre les conséquences de la responsabilité civile pour au moins 100 millions de francs par sinistre et que cette somme est disponible au moins deux fois par année civile, ou

0

¹ RS 742.122

² RS 745.16

- b. lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes.

² Si la couverture 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 d'assurance, 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. 9

La couverture d'assurance est aussi élevée pour les entreprises étrangères que pour les entreprises suisses.

Art. 9a, al. 1, phrase introductive, let. b et e, et 2

¹ Chaque plan d'utilisation du réseau comprend un graphique réticulaire et indique notamment:

- b. les capacités minimales réservées aux différents types de transport durant les heures-type;
- e. les limitations de capacités connues qui durent plus de sept jours consécutifs et qui restreignent de plus de 30 % le volume de transport journalier estimé ainsi que leurs conséquences sur les capacités de chaque type de transport.

² Si nécessaire, il contient des indications sur les heures prévues d'arrivée, de départ et de passage. Il peut aussi indiquer les limitations de capacités qui durent jusqu'à sept jours consécutifs ou qui restreignent de moins de 30 % le volume de transport journalier estimé ainsi que leurs conséquences sur les capacités de chaque type de transport.

Titre précédant l'art. 10

Ne concerne que le texte allemand

Art. 11, al. 1

¹ Le service d'attribution des sillons attribue régulièrement les sillons 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 accord avec le service d'attribution des sillons, en application du calendrier selon l'annexe VII de la directive 2012/34/UE³ et en même temps que les dates relatives à la

³³³ 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

procédure de l'horaire. L'attribution ordinaire des sillons prend en compte toutes les demandes de sillons présentées au service d'attribution des sillons jusqu'à l'expiration du délai fixé pour l'attribution ordinaire des sillons.

Art. 11b Travaux planifiables

¹ Le gestionnaire d'infrastructure demande des capacités en vue de travaux planifiables dans le cadre de l'établissement de l'horaire du réseau.

² Lorsque des limitations de capacité durent plus de sept jours consécutifs et restreignent de plus de 30 % le volume de transport journalier estimé, le gestionnaire d'infrastructure les publie, si elles sont connues, la première fois au moins 24 mois et la deuxième fois dans leur forme actualisée et complétée au moins douze mois avant le changement de l'horaire du réseau concerné.

³ Lorsque des limitations de capacité durent jusqu'à sept jours consécutifs et restreignent de moins de 30 % le volume de transport journalier estimé, le gestionnaire d'infrastructure les communique trois mois à l'avance aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés.

⁴ Les entreprises visées à l'art. 9a, al. 4, LCdF et les principaux gestionnaires des installations de service concernées sont consultés sur les limitations de capacité visées à l'al. 2 dans le cadre de l'établissement des plans d'utilisation du réseau.

⁵ Après expiration des délais visés aux al. 2 et 3, le gestionnaire d'infrastructure peut convenir avec les entreprises de transport ferroviaire et les raccordés de limitations de capacité 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.

⁶ En cas de risque d'inconvénients majeurs pour le projet ou la construction, il peut, à l'expiration des délais de publication visés aux al. 2 et 3, ordonner à titre exceptionnel des limitations de capacité qui ont des conséquences sur la garantie des correspondances pour le transport des voyageurs et pour lesquelles il n'existe pas de possibilité de dévier le transport de marchandises, à condition que le délai de publication des horaires adaptés puisse être respecté.

⁷ Si la limitation de capacité dure moins d'une année d'horaire, il détermine les transports de remplacement et les déviations 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 chaînes de transport doivent être garanties. Les horaires adaptés pour les voyageurs doivent être publiés au moins deux mois à l'avance. Aucun coût supplémentaire ne peut être répercuté sur les voyageurs, les expéditeurs ni les destinataires.

⁸ 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.

⁹ 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. Les décalages d'horaire sur le tronçon initial équivalent à des déviations s'ils sont d'au moins 15 minutes pour les transports express et d'au moins 30 minutes pour les autres transports. L'OFT règle le calcul de l'indemnité.

¹⁰ Si la limitation de capacité dure au moins une année d'horaire entière, le gestionnaire d'infrastructure prend en charge:

- a. les surcoûts des transports de remplacement qui résultent de la comparaison des coûts de l'offre commandée en transport de voyageurs avec ceux d'une année d'horaire appropriée future ou passée;
- b. les coûts des transports de remplacement pour les arrêts du transport grandes lignes qui ne peuvent pas être desservis;
- c. les surcoûts des transports de remplacement pour chaque voie de raccordement qui ne peut pas être desservie.

¹¹ Le prix du sillon est fonction des prestations effectivement fournies.

¹² 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.

Art. 12, al. 1, 2 et 3

¹ Le service d'attribution des sillons attribue les sillons dans le cadre de l'attribution ordinaire des sillons selon le plan d'utilisation du réseau en vigueur. Tous les sillons demandés après expiration du délai de demande fixé pour l'attribution ordinaire des sillons sont attribués par ordre d'arrivée chez le service d'attribution des sillons, dans la limite des capacités résiduelles.

² Si le service d'attribution des sillons 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 de voyageurs soumise au régime de la concession les sillons d'un autre type de transport qui sont restés libres, il doit obtenir l'accord de l'OFT.

Art. 12a, al. 5 et 6

Abrogés

Art. 12b, al. 3

³ La conclusion d'une convention-cadre doit être demandée au service d'attribution des sillons. Si celui-ci constate que des réservations en vue de 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.

Art. 12c, al. 2, let. b

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

- b. le service d'attribution des sillons peut définir l'ordre de priorité pour les réservations qui ne sont pas effectuées sur la base d'une convention-cadre; ce faisant, il tient compte des conditions-cadre techniques, des chaînes de transport, de la fréquence des trains et des besoins de l'approvisionnement économique du pays;

Art. 14

Perturbations de l'exploitation et travaux non planifiables

¹ En cas de perturbations de l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure est habilité à donner des instructions aux utilisateurs du réseau afin d'y remédier. 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 pour maintenir les transports publics. Le gestionnaire d'infrastructure informe le service d'attribution des sillons des perturbations survenues et de leur suppression.

² Si la perturbation entraîne une limitation de capacité pendant plusieurs jours, le service d'attribution des sillons élabore, avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire concernés, un plan pour le transport de voyageurs et pour le transport de marchandises afin de répondre au mieux aux besoins des différents types de transport et en tenant compte d'un transfert temporaire sur la route éventuellement nécessaire. Il définit, en accord avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire concernés, les tronçons d'évitement, les sillons et les transports de remplacement dans un horaire d'urgence et il assure le meilleur taux d'utilisation possible des capacités disponibles sur le réseau ferré. Il attribue les sillons aux entreprises de transport ferroviaire de marchandises en fonction de leur part de trafic sur le tronçon concerné par la limitation de capacité et sur le tronçon d'évitement. Il peut retirer des sillons déjà attribués au transport de voyageurs ou au transport de marchandises si cela sert une exploitation optimale des capacités.

³ Le service d'attribution des sillons publie l'horaire d'urgence de manière appropriée. Les correspondances en transport de voyageurs qui y sont indiquées doivent être garanties.

⁴ Si les capacités ne sont pas disponibles en raison de travaux non planifiables, le gestionnaire d'infrastructure en informe les entreprises de transport ferroviaire dès que possible.

Art. 14a Essais-pilotes

Dans la perspective de l'harmonisation au niveau européen visant à mettre à l'épreuve de nouveaux modèles d'utilisation des capacités, d'établissement de l'horaire et d'attribution des sillons, l'OFT peut autoriser des essais-pilotes temporaires qui dérogent aux dispositions des sections 3a et 4. Il consulte préalablement le service d'attribution des sillons et les milieux intéressés.

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. Elle sera rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais.

² Le gestionnaire d'infrastructure publie le modèle de convention d'accès au réseau.

Art. 15a Garanties financières pour les gestionnaires d'infrastructure

¹ Le gestionnaire d'infrastructure peut exiger d'une entreprise de transport ferroviaire une sécurité financière pour le prix du sillon afin de se prémunir contre les défauts de paiement. La garantie doit être proportionnée et non discriminatoire.

Le gestionnaire d'infrastructure règle et publie les détails dans les conditions fondamentales de l'accès au réseau visées à l'art. 10, al. 1, let. d.

Art. 17 et 19, al. 3, let. e

Abrogés

Art. 19a, al. 6

⁶ Pour les courses sur les tronçons à voie étroite, sur les tronçons limitrophes ou avec des véhicules historiques, l'OFT peut prévoir des coefficients, suppléments et rabais simplifiés ou forfaitaires.

Art. 19c

Abrogé

Art. 20a, al. 3

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 fer⁴ ni sur le tronçon non interopérable à voie normale Emmenbrücke-Hübeli (Bif.) – Beinwil am See – Lenzbourg, le gestionnaire d'infrastructure perçoit, à partir du 1^{er} 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 médianes mesurées par catégorie de train.

Art. 22 Prestations complémentaires

¹ Le gestionnaire d'infrastructure définit et publie, de manière non discriminatoire, en fonction de la demande, de la valeur des installations et du site, les prix des prestations supplémentaires suivantes:

- a. utilisation des installations publiques de chargement visées à l'art. 62, al. 1, let. f, LCdF⁵;
- b. 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 véhicules ferroviaires.

² Le gestionnaire d'infrastructure définit et publie, de manière non discriminatoire et en respectant les principes de l'art. 19, les prix des prestations supplémentaires suivantes:

- a. mise à disposition d'itinéraires de manœuvre;
- b. triage dans les gares de triage;
- c. mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles;
- d. surcroît de travail pour les commandes de sillons passées après 17 heures pour le jour suivant (art. 11, al. 3, let. a);
- e. surcroît de travail pour la modification de sillons déjà attribués;
- f. tâches de planification et tâches spéciales liées à des envois extraordinaires.

³ Le gestionnaire d'infrastructure définit de manière non discriminatoire les prix des prestations supplémentaires ci-après, si elles peuvent être proposées à l'aide de l'infrastructure existante et du personnel disponible, de sorte que les coûts complets soient couverts, et les publie:

- a. approvisionnement stationnaire des véhicules en eau, en air comprimé et en électricité;

⁴ RS 742.122

⁵ RS 742.101

- b. évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées;
- c. prestations du service des manœuvres, pour autant qu'elles ne sont pas effectuées dans les gares de triage;
- d. utilisation d'installations de transbordement pour le transport de marchandises et de grues ainsi que d'autres appareils de transbordement;
- e. information additionnelle de la clientèle;
- f. auxiliaires de travail pour les agents de train du transport grandes lignes afin d'améliorer le déroulement de l'exploitation, notamment vidéosurveillance des bords du quai.

II

L'annexe 2 est abrogée.

III

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Ordonnance

«%ASFF_YYYY_ID»