



Novembre 2023

Révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Rapport explicatif

Référence : BAV-242.1-5/4/4

Table des matières

1	Contexte et grandes lignes du projet.....	2
1.1	Champ d'application de l'OARF	3
1.2	Autorisation d'accès au réseau	3
1.3	Planification de l'utilisation du réseau	4
1.4	Prix du sillon	4
1.5	Horaire.....	5
2	Commentaire des dispositions.....	5
2.1	Modifications de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF); RS 742.122.....	5
2.2	Modifications de l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT) RS 742.122.4	12
2.3	Révision totale de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH) RS 745.13	14



1 Contexte et grandes lignes du projet

Le présent projet porte sur le perfectionnement des bases juridiques pour l'accès des entreprises de transport ferroviaire (ETF) à l'infrastructure ferroviaire suisse ainsi que sur l'établissement des horaires pour le transport de voyageurs.

Les conditions-cadres de l'accès au réseau ferroviaire, à savoir l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par les ETF, sont régies par l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)¹. Celle-ci fixe notamment les conditions d'autorisation d'accès au réseau, les règles de planification de l'utilisation du réseau et d'attribution des sillons ainsi que le prix du sillon. Diverses dispositions de l'OARF sont précisées dans l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)².

Les dispositions de l'OARF constituent une base importante pour les recettes commerciales des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire d'une part et pour les coûts des ETF d'autre part. Pour la conclusion des conventions sur les prestations (CP) selon l'art. 51 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)³, il est très important que les entreprises disposent d'une sécurité de planification pour leurs comptes prévisionnels. C'est pourquoi il convient de réviser ces dispositions tous les quatre ans. La dernière révision partielle de l'OARF, déclenchée pour la période de CP 2021-2024, est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021. Selon ce rythme, les modifications proposées doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et s'appliquer à la période de CP 2025-2028.

Le prix du sillon, qui permet aux ETF de rémunérer les gestionnaires d'infrastructure (GI) pour l'utilisation de leur réseau ferroviaire, est un élément central des dispositions relatives à l'accès au réseau. Il convient de maintenir la structure actuelle du système suisse de prix du sillon pour la prochaine période de CP et de ne pas modifier ce système au niveau de l'OARF.

En 2022/2023, l'Office fédéral des transports (OFT) a procédé à une évaluation du système de prix du sillon. Les recommandations de l'évaluation montrent un besoin d'adaptation plus global. Pour la mise en œuvre, l'OFT lance de vastes travaux. La mise en œuvre des recommandations sera donc intégrée dans les adaptations juridiques en vue de la période de CP 2029-2032 qui suivra. Indépendamment de cela, les dispositions pertinentes pour le calcul des prix du sillon au niveau de l'OARF-OFT seront fixées par l'OFT au printemps 2024 et seront alors déterminantes pour la CP 2025-2028.

Le besoin urgent d'adapter l'OARF résulte, d'une part, de la modification de trois bases légales et, d'autre part, des inconvénients considérables qui résulteraient d'une absence de réforme. La première base juridique adaptée a été la compétence nouvellement créée de la RailCom et du Service d'attribution des sillons (SAS) dans la LCdF. La deuxième adaptation a consisté à définir la capacité professionnelle au niveau de la nouvelle structure du certificat de sécurité (Cersec) dans la LCdF et dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)⁴. Troisièmement, le besoin de révision résulte de la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10⁵ dans le droit suisse, faute de quoi la Suisse serait restée redevable vis-à-vis de l'UE dans ce domaine. De surcroît, faute d'une adaptation concernant le montant de la couverture d'assurance et les modalités de la responsabilité pour l'autorisation d'accès au réseau, les entreprises de transport ferroviaire risqueraient de ne plus pouvoir conclure d'assurance.

La Suisse a repris la procédure européenne sur les méthodes de sécurité communes concernant les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité ainsi que les options prises en matière d'octroi de Cersec uniformes aux entreprises ferroviaires en adaptant l'ordonnance du 23 novembre

¹ RS 742.122

² RS 742.122.4

³ RS 742.101

⁴ RS 742.141.2

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2015/10 de la Commission du 6 janvier 2015 concernant les critères applicables aux candidats pour les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant le règlement (UE) n° 870/2014; JO L 3 du 7.1.2015, p. 34.

1983 sur les chemins de fer (OCF)⁶ au 1^{er} décembre 2019. En introduisant cette procédure européenne, l'OFT ne délivre plus, pour les transports internationaux (trafic multinational) ni pour les transports frontaliers d'entreprises ferroviaires étrangères, la partie B du Cersec qui exigeait la preuve d'une assurance responsabilité civile d'une couverture de 100 millions de francs. Ces ETF doivent néanmoins continuer à disposer d'une assurance responsabilité civile suffisante. En supprimant la partie B du Cersec, il n'est également plus possible de vérifier si les entreprises étrangères disposent d'une couverture d'assurance de 100 millions de francs. Il s'agit de combler cette lacune juridique.

Par ailleurs, les dispositions de l'OARF en matière de planification de l'utilisation du réseau et d'attribution des sillons sont adaptées aux expériences de la pratique, par exemple les indemnités pour les limitations de capacité qui durent au moins une année d'horaire complète.

Les travaux d'actualisation des dispositions en matière de planification de l'utilisation du réseau et d'attribution des sillons ont en outre montré qu'il existait un lien matériel avec l'établissement de l'horaire. Par conséquent, l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH)⁷ a fait l'objet d'une révision totale.

Le projet ne crée pas d'incompatibilité avec les obligations internationales de la Suisse.

1.1 Champ d'application de l'OARF

Le champ d'application actuel de l'OARF exclut les tiers (art. 1, al. 1, OARF). Cela soulève la question de savoir si la responsabilité commerciale, et plus précisément celle des tiers, devrait jouer un rôle dans l'OARF. La LCdF inclut les tiers dans son champ d'application. La question se pose surtout en rapport avec le prix du sillon. Hupac SA, par exemple, est considérée comme une « entreprise intéressée par la réalisation du trafic ferroviaire » selon l'application actuelle de l'art. 9a, al. 4, LCdF. Elle commande des trains sans devenir elle-même une ETF. Dans ce contexte, il faut également tenir compte des questions de responsabilité qui jouent un rôle aussi bien dans les relations internes que dans les relations externes. Étant donné qu'une telle modification du champ d'application peut avoir des répercussions profondes sur l'ensemble de l'OARF, la problématique doit être approfondie dans un autre cadre et faire l'objet d'une révision ultérieure de l'OARF.

Les dispositions de la section 6 relatives au prix du sillon doivent désormais s'appliquer également aux tronçons pour lesquels la Confédération a conclu une CP avec le GI conformément à l'art. 51 LCdF ou une convention d'offre avec l'ETF conformément à l'art. 21 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)⁸ (art. 1, al. 4, OARF).

1.2 Autorisation d'accès au réseau

Selon les art. 8c ss LCdF, quiconque veut effectuer un transport ferroviaire en Suisse doit être en possession d'une licence en tant qu'ETF (autorisation d'accès au réseau) et d'un Cersec. Le droit d'effectuer des transports de voyageurs professionnels et réguliers selon les art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)⁹ est réservé. L'OFT octroie l'autorisation d'accès au réseau pour dix ans au maximum lorsque l'entreprise remplit les conditions suivantes:

- a) elle dispose d'une organisation suffisante de même que des connaissances et de l'expérience qui lui permettent de garantir une exploitation sûre et fiable;
- b) elle dispose d'une capacité financière et d'une couverture d'assurance suffisantes;
- c) elle satisfait aux exigences en matière d'honorabilité s'appliquant aux responsables de la gestion;
- d) elle respecte les dispositions du droit du travail et les conditions de travail de la branche;

⁶ RS 742.141.1

⁷ RS 745.13

⁸ RS 745.16

⁹ RS 745.1

e) elle a son siège en Suisse.

L'OARF règle les détails sur la base des art. 8c et 8d LCdF. Désormais, l'autorisation d'accès au réseau ne doit plus être limitée à certains types de transport ou à certains tronçons.

Concernant l'accès au réseau pour les entreprises suisses, le renvoi à la capacité professionnelle peut être supprimé dans l'OARF en raison des modifications apportées à la LCdF et à l'OASF. En outre, la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10, permet de transférer la compétence d'exiger une prestation de sécurité de l'OFT au GI. La couverture d'assurance et l'arrangement de la responsabilité ont été revus et adaptés pour les entreprises suisses.

La suppression de la partie B du Cersec a créé une lacune dans l'accès au réseau pour les entreprises étrangères, qui est comblée par la présente révision.

La convention d'accès au réseau sera modernisée en ce qui concerne les prescriptions relatives au contenu du contrat et sera publiée à l'avenir. Avec la compétence du SAS introduite dans la LCdF et entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2020 / le 1^{er} janvier 2021, les GI ne sont plus soumis à l'obligation d'annoncer à l'OFT sur leur propre réseau.

1.3 Planification de l'utilisation du réseau

Plusieurs adaptations sont proposées dans le domaine de la planification de l'utilisation du réseau. Les critères d'inclusion des limitations de capacité pour travaux dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR) ne sont actuellement pas suffisamment clairs. Il est donc proposé de les préciser et de les relier à la liste des limitations de capacité pour travaux, qui doivent être publiées conformément à l'art. 11b OARF. Il en résulte diverses adaptations et précisions en matière d'attribution des sillons et des travaux planifiables (art. 11b), par exemple concernant la publication des travaux ou l'indemnisation. En outre, un nouvel article est proposé en rapport avec le projet *Timetabling and Capacity Redesign* (TTR). Il s'agit d'un projet européen visant à mieux adapter le processus de commande et d'attribution des sillons aux besoins du marché pour le transport de voyageurs et de marchandises. Plusieurs questions restent en suspens au niveau européen quant à la structuration précise des processus. L'idée du nouvel article est de permettre des essais pilotes afin d'acquérir l'expérience nécessaire pour introduire ledit projet.

1.4 Prix du sillon

Le prix du sillon est réglé à l'art. 9c LCdF ainsi que dans l'OARF et l'OARF-OFT. Il s'agit d'une rémunération que les ETF doivent payer aux GI pour pouvoir circuler sur leur réseau ferré. Le prix du sillon se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires (art. 18, al. 1, OARF). Le prix des prestations de base se compose du prix de base, de la contribution de couverture et du prix de l'électricité (art. 18, al. 2, OARF).

Les produits du sillon constituent, outre les indemnités de la Confédération, la principale source de revenus des GI et s'élèvent à environ 1,5 milliard de francs par an (moyenne de 2017 à 2021, sans les restrictions de circulation dues au COVID-19). De cette manière, les transports couvrent environ un tiers des coûts de l'infrastructure ferroviaire (maintien de la qualité des infrastructure et exploitation). Le reste des coûts non couverts est pris en charge par la Confédération via les CP conclues avec les GI.

La présente consultation n'introduit toutefois que des modifications qui n'ont pas d'impact sur la fixation du prix du sillon. Il s'agit principalement d'améliorations, de précisions et de simplifications.

Les modifications concernant la fixation du prix du sillon pour les CP de la période 2025-2028 seront traitées dans un projet séparé. Les milieux intéressés¹⁰ ont été consultés entre le 28 juin et le 11 août 2023, avec une prolongation jusqu'au 15 septembre 2023 pour la révision partielle de l'OARF-OFT.

¹⁰ Les documents relatifs à la consultation sont disponibles sur www.bav.admin.ch > Publications > Consultations > Procédures terminées.

Les GI, les ETF, les cantons, le SAS et différentes associations telles que VAP, Cargorail, l'UTP et Railplus ont été consultés. L'objectif de cette révision partielle est de procéder aux modifications pertinentes afin de fixer les prix du sillon de manière à couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure pour la prochaine période de CP 2025-2028. Les modifications se limitent à la mise à jour des prix de base visés à l'art. 1 et dans les annexes 1 et 2 relatives aux suppléments pour demande et pour arrêt. La décision définitive concernant l'introduction du prix de base actualisé sera prise au printemps 2024, après évaluation de la consultation des milieux intéressés et après vérification de la couverture réelle des coûts marginaux des CFF pour les années 2022 et 2023. L'information correspondante sera donnée séparément et indépendamment du présent projet.

Par ailleurs, en 2022/2023, l'OFT a fait évaluer les éléments incitatifs du nouveau système du prix du sillon 2017. L'examen et la mise en œuvre des recommandations du rapport final¹¹ auront lieu pour la période de CP 2029-2032. Cela signifie que le système de prix du sillon avec les éléments incitatifs actuels restera inchangé pour la période de CP 2025-2028.

1.5 Horaire

L'OH règle, sur la base de l'art. 13, al. 3, LTV, la procédure d'établissement et de publication des horaires pour les courses régulières de transport de voyageurs des entreprises de transport qui disposent d'une concession de transport de voyageurs au sens de l'art. 6 LTV ou qui leur sont assimilées par un traité international, ainsi que des entreprises de transport qui se soumettent volontairement à la présente ordonnance.

Dans le cadre de la refonte de l'OH, le terme « entreprise », déjà introduit dans les autres actes, remplace le terme « entreprise de transport ». En outre, le déroulement de la procédure d'établissement de l'horaire est précisé au niveau de l'ordonnance et adapté à l'évolution technique en matière de transmission des données. Ainsi, il est aujourd'hui possible de transmettre davantage de données à un service approprié pour les systèmes d'information électroniques, et ce aussi bien pour les données relatives au projet d'horaire, aux données des horaires et en temps réel que pour les données relatives aux événements. Un assouplissement de la procédure d'établissement de l'horaire, notamment en ce qui concerne la planification continue, n'est pas d'actualité.

2 Commentaire des dispositions

2.1 Modifications de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF); RS 742.122

Nouvel art. 1, al. 4 – Champ d'application pour le prix du sillon en relation avec l'art. 1, al. 3, let. b, OARF

L'art. 1, al. 3, OARF prévoit certains cas dans lesquels l'accès au réseau ne doit pas être accordé. Les exceptions prévues à l'art. 1, al. 3, let. a et c, OARF restent pertinentes du point de vue actuel. Dans la pratique, l'application de l'art. 1, al. 3, let. b, OARF conduit toutefois à des situations où une autorisation d'accès au réseau n'est pas nécessaire, mais où il faut tout de même s'acquitter d'un prix du sillon. Les parties indemnisées de la Wengernalpbahn AG ou des Transports Montreux-Vevvey-Riviera SA en sont des exemples. Ces cas doivent désormais figurer dans le champ d'application de la section 6 OARF. L'art. 1 doit être complété en conséquence par un al. 4.

Art. 3, al. 2 – Suppression de la limitation sur certains types de transport et tronçons

Cet alinéa peut être abrogé. Aujourd'hui, les autorisations d'accès au réseau ne sont pas limitées à certains types de transport ou à certains tronçons. Il n'existe ni n'existera d'arguments ou de cas qui justifieraient ce type de limitation du point de vue actuel.

¹¹ Le rapport final peut être consulté sur www.bav.admin.ch > Publications > Rapports et études > Autres thèmes

Art. 4 – Suppression de la référence à la capacité professionnelle sur la base de la LCdF et de l'OASF

En raison de la séparation de l'autorisation d'accès au réseau et du Cersec, il n'est plus nécessaire de faire référence au Cersec en tant que procédure appropriée pour déterminer l'aptitude technique à assurer une exploitation sûre et fiable. La base légale pour l'octroi de l'autorisation d'accès au réseau et du Cersec est définie à [l'art. 8c LCdF](#). Les dispositions d'exécution sont désormais réparties dans l'OARF pour l'autorisation d'accès au réseau et dans [l'OASF](#) pour le Cersec.

Art. 5a – Reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10, compétence permettant d'exiger une garantie financière

La disposition en vigueur investit l'OFT de la compétence d'autoriser le GI à exiger des prestations de sécurité auprès des ETF. Il faut adapter l'article en raison de la reprise du [règlement d'exécution \(UE\) 2015/10](#) : l'UE est d'avis que la compétence d'exiger une prestation de sécurité doit revenir à un GI et non à une instance étatique. La compétence de l'OFT est donc supprimée et l'article est déplacé dans la section 5 (nouvel art. 15a OARF). En raison du rôle élargi de la RailCom en matière de non-discrimination, la compétence de l'OFT peut être transférée aux GI. Si un GI utilise de manière abusive l'instrument de la garantie financière à l'égard d'une ETF, cette dernière peut s'adresser à la RailCom pour soupçon de discrimination.

Art. 5b, al. 1 – Montant de la couverture d'assurance et responsabilité pour l'autorisation d'accès au réseau ainsi que reformulation en phase avec les expériences faites à l'étranger

La situation difficile sur le marché mondial de la réassurance a été abordée dans le cadre d'entretiens avec la coopérative VVST (*Versicherungs-Verband Schweizerischer Transportunternehmen* [coopérative d'assurance des entreprises suisses de transport]), qui assure actuellement la majorité des entreprises au bénéfice d'une autorisation d'accès au réseau. Les sinistres connus en Europe se basent sur des montants de dégâts inférieurs aux 100 millions de francs exigés. Les pays voisins ont des sommes assurées inférieures à celles de la Suisse. Une évaluation des dégâts matériels entre 2009 et 2023 montre que les événements majeurs en Suisse entraînent en moyenne des coûts nettement inférieurs à 100 millions de francs.

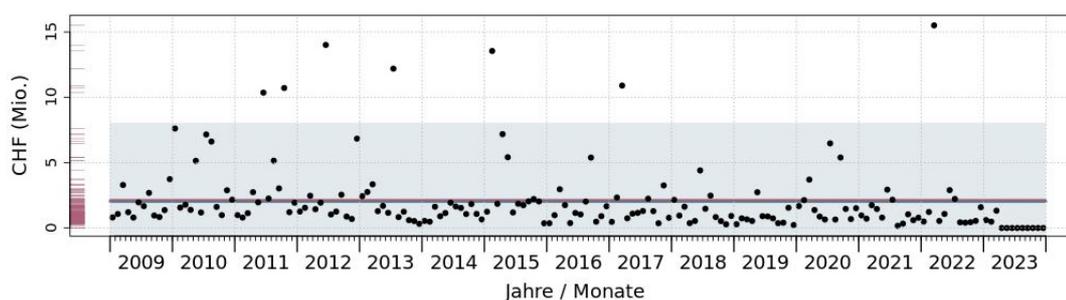


Figure 1 : dégâts matériels par an, en millions de francs

Des couvertures plus élevées sont courantes dans les secteurs de l'aviation et de l'énergie. Le montant de la couverture d'assurance a été vérifié en collaboration avec la VVST et à l'aide d'une expertise actuarielle de l'Université de Berne. L'expertise conclut qu'en tenant compte de l'erreur d'échantillonnage, la réclamation attendue sera inférieure à 5,2 millions de francs. Cette analyse reste très restreinte, car les données des CFF et les données européennes ne font pas partie de l'échantillon, ce qui remet en cause la généralisation de ces conclusions à l'ensemble du transport ferroviaire. Pour cette raison, la couverture d'assurance de 100 millions de francs est maintenue. En vue d'une prochaine révision, il serait souhaitable de procéder à un recensement des chiffres à l'échelle européenne et donc à une fixation scientifiquement fondée de la couverture d'assurance. Les premières discussions ont déjà eu lieu à l'échelon de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer (ERA).

Les discussions avec la VVST ont montré que la formulation actuelle de l'art. 5b, al. 1, OARF devait être précisée. Il convient notamment de clarifier le nombre de fois par période où la protection doit être disponible. L'Allemagne utilise la formulation suivante (traduction) : Le montant minimal de la couverture d'assurance s'élève au total à 20 millions de francs par sinistre et doit être disponible au moins deux fois pour chaque période d'assurance. Cette formulation peut également être utilisée en Suisse, à l'exception de la couverture d'assurance. Afin de pouvoir agir suffisamment tôt, l'OFT doit être informé dès le premier sinistre. Le [modèle pour prouver l'assurance responsabilité civile](#) a été complété en conséquence. Étant donné que le terme de période d'assurance est sujet à interprétation, il est donc précisé à une période annuelle, comme le fait l'Allemagne. Cette adaptation permet de désamorcer la situation actuellement difficile sur le marché mondial de la réassurance. Des garanties équivalentes peuvent toujours être présentées à la place d'une assurance.

Art. 9 – Lacune juridique suite à la suppression de la partie B du Cersec

En raison de la suppression de la partie B du Cersec en décembre 2019, la couverture d'assurance de 100 millions de francs ne sera plus vérifiée. Il en résulte une lacune juridique au niveau de l'ordonnance pour les entreprises étrangères. Il s'agit désormais de créer une base juridique pour pouvoir vérifier les entreprises étrangères. Ainsi, l'art. 9 dans la section 3 doit disposer que la couverture des risques doit être la même pour les entreprises étrangères que pour les entreprises suisses (art. 5b OARF).

Art. 9a, al. 1, let. e et al. 2 – Plans d'utilisation du réseau

Les critères pour inclure les intervalles dans le PLUR ne sont actuellement pas suffisamment clairs. Des critères précis sont désormais définis à l'art. 9a, al. 1, let. e. Ils correspondent à ceux de la liste des travaux figurant à l'art. 11b, al. 1a. La liste visée à l'art. 11b est reliée au PLUR afin de garantir la cohérence. L'objectif est de planifier plus tôt les limitations de capacité et de mieux les prendre en compte dans le PLUR. Les PLUR publiés plus de 24 mois avant le changement d'horaire doivent également contenir les limitations de capacité connues.

Le PLUR peut également contenir des informations sur les limitations de capacité d'une durée inférieure ou égale à sept jours consécutifs ou sur une restriction inférieure à 30 % du volume du trafic estimé par jour, ainsi que leurs effets sur les capacités de chaque type de transport.

Art. 9b, al. 1 – Plans d'utilisation du réseau

Voir commentaire ad art. 9a, al. 1, let. e.

Art. 11, al. 1 – Délai pour la réservation de sillons

Il s'agit de préciser la responsabilité et de définir l'attribution ordinaire des sillons.

Art. 11b – Travaux planifiables

Le titre de l'article est adapté, et l'art. 11b ne concerne désormais explicitement que les travaux planifiables. Tout ce qui relève de l'entretien ordinaire, du renouvellement et de l'aménagement est planifiable.

Art. 11b, al. 1 – Réservation de capacités pour des travaux planifiables

L'actuel al. 4 figure désormais au début en tant que disposition de principe.

Art. 11b, al. 2 et 4 – Publication des limitations de capacité

L'actuel art. 11*b*, al. 1, est clarifié et divisé en al. 2 et 4. Des critères similaires à ceux de la directive 2012/34/UE¹² (cf. annexe VII, n°8) sont insérés à l'al. 2. À l'al. 4, il est précisé que les entreprises intéressées par la réalisation du trafic ferroviaire et les principaux exploitants des installations de service concernées doivent être consultés au sens de la directive 2012/34/UE (cf. art. 3 et annexe VII, n°10).

Art. 11*b*, al. 3 – Communication des limitations de capacité

Il s'agit de préciser les critères, en cohérence avec ceux de l'al. 2.

Art. 11*b*, al. 5 et 6 – Convenir et ordonner des limitations de capacité après l'expiration des délais d'information prévus aux al. 2 et 4

Les termes sont uniformisés : limitations de capacité selon l'art. 11*b*, al. 2, et chaînes de transport selon l'art. 11*b*, al. 7, OARF.

Si les limitations de capacité n'ont pas d'effet sur les chaînes de transport en transport de voyageurs et s'il est possible d'utiliser d'autres tronçons pour le transport de marchandises, les GI peuvent convenir de limitations de capacité avec les ETF concernées, même après expiration des délais fixés (al. 5).

Si les limitations de capacité ont des effets sur les chaînes de transport en transport de voyageurs ou s'il n'est pas possible d'utiliser d'autres tronçons pour le transport de marchandises, les GI peuvent, en cas de risque d'inconvénients majeurs pour le projet ou la construction, ordonner exceptionnellement des limitations de capacité. Le délai de publication des horaires modifiés, soit deux mois selon l'art. 11*b*, al. 7, doit au moins être respecté (al. 6).

Par « risque d'inconvénients majeurs pour le projet ou la construction », on entend par exemple un retard significatif ou un risque pour le maintien de la qualité des infrastructures, par exemple des fermetures prolongées.

Art. 11*b*, al. 7 à 9 – Limitations de capacités de moins d'une année d'horaire

Il convient de préciser que les al. 6 à 8 ne s'appliquent qu'aux limitations de capacité d'une durée inférieure à une année d'horaire. Dans ce cas, les sillons de l'horaire annuel ne sont pas disponibles pendant un certain temps et les offres commandées ne peuvent pas être exploitées pendant cette période. Le GI doit alors fournir un remplacement. À cet effet, la réglementation actuelle est maintenue.

L'al. 8 correspond à l'al. 7 du droit en vigueur, qui n'est pas modifié.

L'al. 8 poursuit l'interprétation et la pratique actuelles et leur donne un caractère obligatoire.

Art. 11*b*, al. 10 - Limitations des capacités d'au moins une année horaire complète

Bien que jusqu'à présent, il existait une pratique pour le transport commandé précisant qui devait supporter les éventuels coûts supplémentaires en cas de limitation des capacités pour une durée supérieure à un an, mais il manquait une définition formelle. Celle-ci est introduite ici. Il s'agit de considérer le cas particulier. Il convient de décider au cas par cas quelle offre doit être proposée et commandée. Les coûts de l'offre adaptée avec le transport de remplacement sont comparés avec une autre année, en général avec l'année précédente, mais des comparaisons avec les années futures sont également possibles.

- Si la comparaison montre des coûts globalement plus élevés, l'offre doit être fournie comme s'il n'y avait pas de fermeture, par analogie aux fermetures en cours d'année. Le GI qui ferme

¹² Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) JO L 343 du 14.12.2012, p. 32; modifiée en dernier lieu par la décision déléguée (UE) 2017/2075, JO L 295 du 14.11.2017, p. 69.

le tronçon doit prendre en charge les coûts supplémentaires pour le transport de remplacement. Les éventuelles différences entre les indemnités et les coûts non couverts effectivement prévus par l'ETF doivent être utilisées comme compensation en faveur du GI pour le financement du transport de remplacement.

- Si les coûts sont égaux ou inférieurs, il n'y a pas de compensation, c'est-à-dire que l'économie est en général réalisée au profit des commanditaires. L'offre à proposer est celle qui est effectivement prévue, y compris le transport de remplacement.

Un éventuel transport de remplacement en transport grandes lignes est financé par le GI si cela implique qu'une gare n'est pas desservie.

Le GI assume les coûts supplémentaires d'un transport de remplacement lorsqu'il n'est pas possible de desservir une voie de raccordement.

Art. 11b, al. 11 et 12

Les al. 11 et 12 correspondent aux al. 9 et 10 du droit en vigueur et ne sont pas modifiés.

Art. 12, al. 1 – Attribution des sillons

On distingue deux cas de figure. Dans l'attribution ordinaire des sillons (selon l'art. 11, al. 1), les sillons sont attribués sur la base du PLUR. Dans le cas contraire, la règle du « premier arrivé, premier servi » s'applique.

Art. 12, al. 3 – Attribution de sillons libres d'un autre type de transport à une offre de transport de voyageurs soumise au régime de la concession

Il s'agit d'une précision concernant le transport grandes lignes ainsi que le transport régional.

Art. 12a, al. 5 et 6 – Tronçons surchargés

Ces alinéas concernent les capacités insuffisantes structurelles qui sont traitées dans d'autres processus (étapes d'aménagement, voir art. 5, al. 2, et art. 15 à 18 de l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire¹³).

Art. 12b, al. 3 – Convention-cadre

Il est explicitement précisé à l'al. 3 que la conclusion d'une convention-cadre doit être demandée auprès du SAS.

Art. 12c, al. 2, let. b – Règlement des conflits

Conformément à l'art. 9f LCdF, cette compétence revient au SAS depuis le 1^{er} janvier 2021. Les conditions-cadres permettant de définir la priorité sont précisées.

Art. 14 – Perturbations de l'exploitation et travaux non planifiables

Le titre est précisé, car l'art. 11b ne concerne désormais explicitement que les travaux planifiables. Par perturbation de l'exploitation, on entend tout écart par rapport au déroulement prévu (par ex. suite à des catastrophes naturelles, ruptures de rail, courts-circuits, endommagements d'installations).

¹³ RS 742.120

Les al. 1 à 3 concernant les incidents techniques ont été élaborés afin de clarifier les compétences. Par « plusieurs jours » dans l'al. 2, on entend « au moins trois jours ».

L'al. 4 était l'ancien art. 11b, al. 5. Il a été déplacé à cet endroit car l'art. 11b ne concerne désormais explicitement que les travaux planifiables.

Art. 14a – Essais-pilotes

Ce nouvel article permet de réaliser des essais-pilotes dans le cadre du projet européen TTR. Plusieurs questions sont encore en suspens au niveau européen concernant la conception exacte des processus TTR. Cette disposition permet de réaliser des essais-pilotes et de recueillir ainsi l'expérience nécessaire à l'introduction sur tout le territoire national / définitive des processus TTR.

Art. 15, al. 2 – Suppression du contenu contractuel et publication officielle

Le contenu contractuel de la convention d'accès au réseau a été perfectionné depuis l'élaboration des bases minimales dans l'OARF. L'art. 15, al. 2, let. e, est du ressort du SAS. Les bases de calcul du prix du sillon sont définies dans l'OARF et dans l'OARF-OFT. Le contenu de l'art. 15, al. 2, let. e et i est désormais réglé au ch. 1.3 des prescriptions de circulation, les dispositions d'exécution des GI. L'art. 15, al. 2, let. j, est défini dans le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS). Le SOB, le BLS et les CFF ont élaboré un contrat-type commun pour la convention d'accès au réseau. Ce contrat-type fait référence à la compétence du SAS. Par conséquent, il n'est actuellement plus nécessaire d'énumérer les contenus contractuels. En vue de la mise en œuvre prochaine de la STI TAF/TAP¹⁴ en Suisse, les ETF, les GI et le SAS sont actuellement en train de redéfinir les futures relations entre les acteurs impliqués dans l'accès au réseau et son utilisation en fonction des besoins et des exigences. Dès que ces travaux seront terminés, ils pourront être intégrés ici. Afin que toutes les ETF soient sur un pied d'égalité en matière de contrats, la RailCom est investie de la compétence de vérifier que les contrats ne sont pas discriminatoires et d'autre part un nouvel al. 2 est introduit pour garantir la publication du contrat-type. Les ETF peuvent ainsi s'informer en toute transparence sur la structure potentielle d'un contrat.

Dans l'art. 15, al. 1, le passage « et établie en deux exemplaire » peut être supprimé. Cette exigence pose des problèmes de mise en œuvre par rapport à l'actuelle pratique usuelle des signatures électroniques. Selon l'art. 15, al. 1, OARF, la convention d'accès au réseau doit être conclue par écrit. Cette prescription de forme requiert une signature manuscrite ou une signature électronique qualifiée conformément à la loi du 18 mars 2016 sur la signature électronique¹⁵ (art. 14 du code de obligations[CO]¹⁶). Les signatures électroniques qualifiées selon le règlement européen eIDAS ne sont pas considérées comme équivalentes en raison de l'absence de conventions internationales et empêchent la conclusion efficiente et moderne de conventions d'accès au réseau avec des ETF étrangères. Environ un tiers des ETF ayant accès au réseau de CFF Infrastructure ont par exemple leur siège à l'étranger. Pour les GI, la réalisation de ce type de conventions internationales représenterait une simplification considérable, non seulement pour les conventions d'accès au réseau (régies par l'OARF), mais aussi pour les contrats de raccordement au réseau (régies par la LCdF) et les contrats de voies de raccordement (régies par la LTM).

Art. 15a Reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10 / - compétence à exiger une garantie financière

¹⁴ Spécifications techniques d'interopérabilité du règlement (UE) n° 1305/2014 concernant le sous-système « Applications télématiques au service du fret (TAF) » et du règlement (UE) n° 454/2011 concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs, TAP »

¹⁵ SCSE; RS 943.03

¹⁶ RS 220

Il y a lieu d'adapter l'art. 5a OARF en raison de la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10. Désormais, c'est le GI qui est compétent (voir commentaire ad art. 5a OARF). En s'inspirant de la pratique au niveau européen ([règlement d'exécution \(UE\) 2015/10](#)), la compétence des moyens à utiliser peut être reprise par le GI et fixée dans les conditions de base de l'accès au réseau selon l'art. 10, al. 1, let. d. La nouvelle compétence de la RailCom et la nouvelle publication des conditions de base permettent de procéder à cette adaptation.

Art. 17 – Abrogation du fait d'une nouvelle compétence du SAS

Lors de l'encaissement des prix du sillon, le SAS s'assure que les GI facturent les prix du sillon de manière correcte et non discriminatoire également à leurs propres entreprises. La compétence actuelle de l'OFT en la matière peut donc être abrogée.

Art. 19, al. 3, let. e – Suppression du rabais ETCS

Conformément à l'art. 19c, let. 2, de la version en vigueur de l'OARF du 1^{er} janvier 2021, le rabais ETCS est accordé jusqu'au 31 décembre 2024. Comme il n'est pas prévu de le prolonger et que cette adaptation de l'ordonnance doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025, ledit rabais est supprimé.

Art. 19a, al. 6 – Remplacement du terme « tronçons d'exploitation frontalière » par « tronçons limitrophes »

Le terme « tronçons d'exploitation frontalière » a été remplacé par « tronçons limitrophes ». À l'avenir, le terme « tronçons d'exploitation frontalière » ne sera plus utilisé que dans le contexte des autorisations d'exploiter. Pour le prix du sillon, on parle de « tronçons limitrophes » sur lesquels l'OFT peut accorder des allègements. À cet égard, il incombe à l'OFT de définir la liste exacte desdits tronçons. Un allègement est accordé pour les tronçons limitrophes sur lesquels circulent des véhicules moteurs étrangers qui ne sont pas pris en compte dans le coefficient d'usure. Afin de garantir la non-discrimination, le prix forfaitaire pour l'usure est accordé à tous les trains sur ces tronçons. La liste des tronçons correspondants doit donc être désormais publiée dans l'annexe 1a de l'OARF-OFT.

Art. 19c – Suppression du rabais ETCS

Voir commentaire ad art. 19, al. 3, let. e.

Art. 20a, al. 3 – Extension du supplément du prix de l'électricité au tronçon Emmenbrücke-Hübeli (bifurcation) – Beinwil am See – Lenzbourg et adaptation de la méthode de calcul des taux forfaitaires d'électricité

Le supplément de 25 % s'applique également sur le tronçon à voie normale non interopérable Emmenbrücke-Hübeli (bifurcation) – Beinwil am See – Lenzbourg pour les véhicules qui ne mesurent pas leur consommation d'électricité.

La méthode de calcul des taux forfaitaires de l'annexe 5 OARF-OFT a été modifiée. Les taux sont désormais calculés pour toutes les catégories de train sur la base de la médiane des valeurs mesurées par les CFF sur les trajets effectués pendant une période de douze mois. Cette méthode entraîne une baisse des prix de l'électricité pour les ETF, mais n'entraîne pas d'insuffisance de couverture pour le GI.

Art. 22 – Refonte de l'article

Les prestations supplémentaires (par ex. la manœuvre) se basent en partie sur l'infrastructure essentielle au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF, mais en partie aussi sur des installations supplémentaires qui, du point de vue du financement de l'infrastructure, ne font pas partie de l'infrastructure essentielle (art. 62, al. 2, LCdF). En vertu de l'art. 62, al. 2, LCdF, ces installations doivent être entièrement financées par les utilisateurs, il faut donc facturer des coûts complets. Afin de rendre transparente la distinction entre les prestations complémentaires aux coûts marginaux et celles aux coûts complets, l'article est reformulé et restructuré. Depuis l'introduction de l'accès au réseau, une partie des prestations supplémentaires de l'infrastructure essentielle est facturée selon des prix en fonction de la rareté. Là aussi, la délimitation est désormais plus claire.

Annexe 2 – Abrogation de l'annexe 2

L'annexe 2 est abrogée et la liste des tronçons est reprise dans la nouvelle annexe 1a OARF-OFT. Le terme de « tronçons d'exploitation frontalière » sera à l'avenir utilisé exclusivement pour les autorisations d'exploiter. Un nouvel al. 8 et une nouvelle annexe 8 sont donc ajoutés à l'OCF pour les tronçons d'exploitation frontalières (projet séparé). Le terme de « tronçon limitrophe » continue d'être utilisé pour les Cersec et pour le prix du sillon.

2.2 Modifications de l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT) RS 742.122.4

Art. 1, al. 5 – Transfert de la liste des tronçons d'exploitation frontalières de l'annexe 2 OARF à la nouvelle annexe 1a OARF-OFT

La liste des tronçons de l'annexe 2 OARF est déplacée dans l'OARF-OFT et en devient l'annexe 1a (voir commentaire ad art. 19a, al. 6, OARF).

Art. 3, al. 3 – Extension du supplément du prix de l'électricité au tronçon Emmenbrücke – Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg

Il s'agit d'une précision. La disposition est applicable aux tronçons interopérables ainsi qu'au tronçon non interopérable Emmenbrücke – Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg.

Art. 3, al. 4 – Suppression du supplément du prix de l'électricité pour les véhicules ferroviaires sans frein électrique à récupération

Il s'agit d'une simplification. Les taux forfaitaires pour la consommation de courant ont été mis à jour et seront applicables dès 2025 aux véhicules avec ou sans frein électrique à récupération. La part de véhicules sans frein électrique à récupération ni mesure de l'énergie est inférieure à 1 % du volume de trafic global. Il s'agit de vieux véhicules qui, à moyen terme, seront mis au rebut et remplacés par des véhicules neufs à récupération électrique. Le supplément du prix de l'électricité pour les véhicules sans récupération électrique n'a donc plus d'effet incitatif. Enfin, les coûts d'électricité sont déjà intégralement couverts par le supplément pour véhicules sans mesure de l'énergie (art. 20a, al. 3, OARF).

Art. 4 – Suppression du rabais ETCS

Conformément à l'art. 19c, al. 2, de l'OARF en vigueur (état au 1^{er} janvier 2021), le rabais ETCS est accordé jusqu'au 31 décembre 2024. Comme il n'est pas prévu de proroger cette disposition, le rabais est supprimé.

Art. 8 – Attribution des sillons en cas de conflits de commande

L'attribution des sillons relève de la compétence du SAS, voir art. 12c, al. 2, let. b, OARF.

Art. 9 – Procédure d'appel d'offres

L'attribution des sillons relève de la compétence du SAS, voir art. 12c, al. 3, OARF.

Art. 10 – Attribution de sillons lors de limitations temporaires des capacités en raison de travaux

Il s'agit d'assurer la cohérence terminologique dans le titre et à l'al. 1 : « limitations des capacités » conformément à l'art. 11b, al. 2, OARF.

Art. 10, al. 2 – Attribution des sillons à l'aide du plan d'utilisation du réseau

Il s'agit de concrétiser et d'harmoniser les règles d'attribution des sillons à l'aide du PLUR. Cette réglementation existe déjà dans la stratégie d'utilisation du réseau relative à l'étape d'aménagement 2035 qui sert à l'élaboration des PLUR.

Art. 10, al. 3 – Modification de sillons attribués

Il est précisé explicitement qu'en cas de limitations des capacités non prises en compte dans le PLUR, le SAS peut modifier les sillons déjà attribués, c'est-à-dire dans les cas visés aux al. 1 et 2.

Art. 10a – Exigences applicables aux transports de remplacement

L'article est renommé car une partie de son contenu est supprimée.

Les al. 1 et 2 en vigueur sont abrogés du fait de la modification de l'art. 11b, al. 3, OARF.

Art. 10b et 10d – Coûts et forfait lors de limitations des capacités

Il s'agit d'assurer la cohérence terminologique : « limitations des capacités » conformément à l'art. 11b, al. 2, OARF.

Art. 10c – Indemnisation dans les autres transports

Conformément à l'al. 1, en cas de déviation sur le rail, le gestionnaire d'infrastructure verse à l'entreprise de transport ferroviaire une indemnité de 800 francs par train concerné, excepté les trains de service, en transport de marchandises sur les tronçons à voie normale.

Une déviation dans le périmètre des gares doit également être indemnisée si elle entraîne une réduction de la longueur maximale du train ou de son poids maximal.

Art. 11, 12 et 12a – Abrogation de dispositions transitoires obsolètes

Ces trois articles et dispositions transitoires ne sont plus valables et peuvent être abrogés.

Annexe 1a – Nouvelle liste des tronçons limitrophes en vue du forfait du prix de base lié à l'usure

L'annexe 1a est valable uniquement pour le domaine du prix du sillon et pour calculer le forfait du prix de base lié à l'usure (voir aussi commentaire ad annexe 2 OARF).

Annexe 1a^{bis} – Changement de nom

L'annexe 1a en vigueur devient l'annexe 1a^{bis}.

Annexe 5 – Suppression du taux forfaitaire pour la consommation de courant des véhicules sans frein électrique à récupération

Les taux forfaitaires pour la consommation de courant ont été actualisés sur la base des valeurs médianes mesurées et sont désormais applicable sans distinction aux véhicules avec ou sans frein électrique à récupération (voir aussi commentaires ad art. 3, al. 4, OARF-OFT et art. 20a, al. 3, OARF).

2.3 Révision totale de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH) RS 745.13

La dernière révision de l'ordonnance sur les horaires remonte à 2020. En raison du déplacement d'un article et de modifications linguistiques qui touchent plus de la moitié des articles, cette ordonnance est soumise à une révision totale. L'horaire reste un pilier important des transports publics en Suisse. Les instruments permettant d'établir et de fournir les données de l'horaire ont évolué ces dernières années et l'ordonnance est complétée ponctuellement.



Art. 1 Champ d'application et adaptation de la notion d'entreprise

L'objet et le champ d'application de l'ordonnance ne donnent lieu à aucune modification. L'art. 1, al. 1, let. b, par exemple, est applicable aux installations de transports à câbles soumises à autorisation cantonale. L'al. 2, par exemple, est valable pour les installations à câbles accessibles uniquement aux skieurs.

L'expression « entreprise de transport » n'est plus utilisée depuis la révision de la LTV. Par conséquent, il faut la remplacer par « entreprise » dans toute l'ordonnance sur les horaires.

Art. 2 Assouplissement de la procédure d'établissement de l'horaire et adaptation du terme « période d'horaire »

Des efforts sont entrepris pour raccourcir ou assouplir les périodes d'horaire. Les représentants du transport local et du transport international de voyageurs sont favorables à une planification de plus en plus permanente. Une formulation ouverte permet à l'OFT d'adapter les périodes d'horaire aux changements à l'avenir également. La discussion de principe sur les avantages et les inconvénients du passage de l'établissement de l'horaire à la planification permanente a été abordée. L'assouplissement dans le cadre du TTR apportera surtout des avantages dans le transport de marchandises. En transport de voyageurs, la flexibilisation n'est pas un sujet d'actualité pour l'OFT. Dans ce domaine, les inconvénients liés à l'information à la clientèle, au manque de possibilités de coordination et au manque de stabilité dans l'exploitation prédominent encore.

Dans le cadre des révisions de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs¹⁷ et de l'OARF, seul le terme « année d'horaire » est encore utilisé. Il y a donc lieu d'adapter également l'OH.

¹⁷ RS 745.16

Art. 3 Déroulement de la procédure d'établissement de l'horaire

Les instruments ont évolué depuis la dernière révision. Désormais, les PLUR remplacent la conception Transport grandes lignes. Les PLUR puisent leur base légale dans l'OARF. L'attribution provisoire et définitive des sillons est également réglée dans l'OARF et incombe au SAS. Les instruments peuvent donc être supprimés.

Comme les rôles des différents acteurs ont évolué, une harmonisation annuelle accrue entre les services concernés s'impose. Conformément à l'[art. 11, al. 1, OARF](#), l'attribution ordinaire des sillons est coordonnée avec la procédure d'établissement de l'horaire. L'OFT fixe les délais pour demander les sillons et la procédure d'attribution en appliquant l'échéancier des [prescriptions européennes](#) en même temps que ceux de la procédure d'établissement de l'horaire. Il publie ces délais annuellement sous [Procédure d'établissement de l'horaire \(admin.ch\)](#).

Art. 4 Suppression de la conception Transport grandes lignes

Cet instrument, la conception Transport grandes lignes, n'a plus été utilisé ces dernières années. La stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et les PLUR se sont établis comme instruments servant à assurer de manière équitable les droits de passage (sillons) du transport de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferré suisse. Cela inclut le transport grandes lignes suisse ainsi que le transport international.

L'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) peut prendre position sur les changements essentiels de l'horaire du transport ferroviaire dans le cadre de la consultation des offices sur la STUR (basée sur les étapes d'aménagement dans lesquelles le Conseil fédéral fixe le nombre minimal de sillons à garantir).

Un, deux ou six ans avant le changement d'horaire, les cantons peuvent prendre position sur les PLUR en septembre dans le cadre de la consultation (par ex. en septembre 2023 sur les PLUR 2025, 2026 et 2030).

Toutes les parties intéressées trouvent les modifications du projet d'horaire au mois de mai qui précède le changement d'horaire. Celui-ci porte désormais sur l'ensemble du transport de voyageurs soumis à concession.

Art. 5 Projet d'horaire

Vu la modification de l'art. 3 (déroulement de la procédure d'établissement de l'horaire), cet article doit être adapté à la nouvelle procédure.

Les entreprises au sens de l'art. 1, al. 1, OARF établissent le projet d'horaire en tenant compte du PLUR. Cet article additionnel vise à garantir la cohérence entre les différents instruments. Même si les sillons sont attribués définitivement en été, le projet d'horaire au printemps doit tenir compte de manière déterminante du PLUR.

Art. 6 Déplacement de l'instrument de l'horaire définitif vers l'art. 7

Vu le déroulement du processus, l'article qui suit l'étape de la coordination devient désormais l'art. 7 coordination.

L'attribution définitive des sillons puise sa base légale dans l'OARF. Le renvoi doit être supprimé.

Si l'horaire est adapté en raison de changements d'horaire en cours de période d'horaire, de fermetures planifiables, de fermeture imprévisibles ou d'autres écarts, il est contraignant. Les art. 12, 13 et 14 doivent être complétés.

Art. 7 Clarification terminologique de la consultation des milieux intéressés

Le terme « consultation » a régulièrement été source de confusion. Les citoyens pensaient qu'ils avaient un droit de recours, ce qui n'est pas le cas. Les citoyens et les milieux intéressés peuvent s'informer sur les modifications de l'horaire au cours de la procédure et partager leurs réflexions afin d'améliorer l'offre et de corriger les éventuelles erreurs de planification. Il s'agit par exemple des correspondances qui deviennent possibles lorsque l'horaire est décalé de quelques minutes.

Art. 8 Coordination

La coordination se fait selon le projet. L'établissement de l'horaire définitif s'effectue sur la base des directives des commanditaires ainsi que des indications de l'OFT, des cantons, de l'OFDF et du SAS. Les avis des milieux intéressés (désormais art. 5) doivent être pris en compte.

Art. 9 Perfectionnement des principes du fait de l'évolution technique

Vu la numérisation, une règle d'exception n'est plus nécessaire pour les lignes du transport local ni pour les offres sans fonction de desserte. Désormais, tous les horaires peuvent être fournis à un service approprié pour les services d'information électronique. La première partie de l'al. 2 en vigueur peut donc être supprimée, puisqu'elle se retrouve désormais dans l'art. 8, al. 1.

Art. 11 Modification de l'horaire dans les systèmes pendant la durée de validité

Vu la numérisation et l'introduction de la maîtrise du système « Information à la clientèle », la transmission des données d'horaire modifiées aux systèmes d'information électroniques est indispensable et il faut compléter la disposition légale à cet effet.

Les horaires peuvent ou doivent, dans certaines circonstances, être adaptés en cours d'année, c'est-à-dire pendant l'année d'horaire. La stabilité de l'horaire communiqué est un atout des transports publics suisses et doit être maintenue.

Les modifications de l'horaire pendant la période de validité sont effectuées au cours de l'année d'horaire et restent en vigueur jusqu'au prochain changement d'horaire. Dans le graphique, cela correspond au cas 1.



- ① Modification de l'horaire pendant la durée de validité
- ② ③ Interruptions d'exploitation prévisibles
- ④ Interruptions d'exploitation imprévues (notamment en cas de catastrophe naturelle ou d'accident)

Art. 12 Interruptions d'exploitation planifiables

L'art. 12 en vigueur est divisé en deux (désormais art. 13). On distingue désormais les interruptions d'exploitation planifiables des interruptions d'exploitation imprévisibles. Les interruptions d'exploitation planifiables, par exemple dues à des travaux de construction, qui ne peuvent pas être représentées dans l'horaire annuel, sont illustrées par les cas 2 et 3 dans la figure ci-dessus. Le cas 4 illustre désormais l'art. 13 : l'événement n'a pas pu être planifié ou prévu. C'est surtout le cas lors de phénomènes naturels ou d'accidents.

Vu la numérisation et l'introduction de la maîtrise du système « Information à la clientèle », la transmission des données d'horaire modifiées aux systèmes d'information électroniques est indispensable dans les deux cas.

Art. 13 Autres dérogations par rapport à l'horaire dans les systèmes

La numérisation et l'introduction de la maîtrise du système « Information à la clientèle » permettent de fournir des données en temps réel et de communiquer d'autres écarts par rapport à l'horaire. L'OFT peut accorder aux entreprises des dérogations à l'obligation de transmettre à l'organisme désigné par l'OFT. Cela peut être le cas, par exemple, pour les entreprises qui ne disposent pas de fonds publics ou pour lesquelles les conditions techniques ne sont pas réunies. Une règle d'exception peut également être temporaire, jusqu'à ce que de nouveaux systèmes soient couverts.