



Août 2024

---

## Modifications d'ordonnances : révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Rapport sur les résultats de la consultation

---

### Sommaire

<b>1</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Déroulement de la consultation</b> .....	<b>2</b>
	2.1 Renonciation explicite à prendre position .....	2
<b>3</b>	<b>Résultats de la procédure de consultation</b> .....	<b>3</b>
	3.1 Principes du projet.....	3
	3.2 Champ d'application de l'OARF .....	4
	3.2.1 Autorisation d'accès au réseau .....	4
	3.2.2 Planification de l'utilisation du réseau .....	5
	3.2.3 Prix du sillon .....	5
	3.2.4 Horaire.....	6
	3.3 Évaluation du projet dans son ensemble .....	6
	3.4 Prise de position concernant les différents articles de l'OARF .....	8
	3.4.1 Autres remarques.....	15
	3.5 Prise de position concernant les différents articles de l'OARF-OFT.....	16
	3.5.1 Autres remarques.....	17
	3.6 Prise de position concernant les différents articles de l'OH.....	18
	3.6.1 Autres remarques.....	20
<b>4</b>	<b>Liste des participants à la consultation</b> .....	<b>21</b>
	4.1 Cantons .....	21
	4.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale .....	21
	4.3 Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne .....	21
	4.4 Associations faïtières de l'économie au niveau national.....	22
	4.5 Entreprises de transport indemnisées au titre de la LTV ou de la LCdF .....	22
	4.6 Communautés tarifaires Suisse .....	23
	4.7 Organisations .....	23
	4.8 Autres .....	24

## 1 Contexte

Le 29 novembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de mener une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que des milieux intéressés sur la révision des ordonnances sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires.

## 2 Déroulement de la consultation

La consultation s'est déroulée du 29 novembre 2023 au 16 mars 2024.

Au total, 164 destinataires ont été invités à se prononcer.

L'Office fédéral des transports (OFT) a reçu 45 commentaires dont 4 renoncations à une prise de position sur le fonds.

	Destinataires	Répondants	Dont renoncia- tion explicite à une prise de po- sition sur le fond
1. Cantons et Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)	27	26	1
2. Partis politiques	12	2	0
3. Associations faîtières nationales des com- munes, des villes et des régions de mon- tagne	3	0	0
4. Associations faîtières nationales de l'écono- mie	8	2	1
5. Entreprises de trans- port indemnisées au titre de la LTV ou de la LCdF	47	9	0
6. Communautés tari- faires Suisse	18	1	1
7. Organisations	48	4	1
8. Autres	1	1	0
<b>Total</b>	<b>164</b>	<b>45</b>	<b>4</b>

Toutes les prises de position seront publiées dans un document séparé sur le site Web de la Chancellerie fédérale (ChF).

### 2.1 Renonciation explicite à prendre position

Canton de Schaffhouse
Communauté tarifaire Onde Verte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Union patronale suisse

### 3 Résultats de la procédure de consultation

#### 3.1 Principes du projet

Le projet porte sur le perfectionnement des bases légales régissant 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 en matière d'accès au réseau ferré, 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)<sup>1</sup>. Elle 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. Différentes dispositions de l'OARF sont précisées dans l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)<sup>2</sup>.

Les dispositions de l'OARF constituent une base importante pour les produits commerciaux 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)<sup>3</sup>, il est très important que les comptes planifiés des entreprises disposent d'une sécurité de planification. 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<sup>er</sup> janvier 2021. Selon ce rythme, les modifications proposées doivent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et s'appliquer à la période de CP 2025–2028.

Le prix du sillon, versé à titre de rémunération par les ETF aux gestionnaires d'infrastructure (GI) pour l'utilisation de leur réseau ferré, constitue un élément central des dispositions relatives à l'accès au réseau. Il s'agit de maintenir la structure actuelle du système suisse de prix du sillon pour la prochaine période de CP et aucune modification ne doit être apportée au niveau de l'OARF.

En 2022/2023, l'OFT a évalué le système de prix du sillon en vigueur. Les recommandations découlant de l'évaluation font état d'un besoin d'adaptation plus global. Pour la mise en œuvre, l'OFT lance de vastes travaux. Il s'agit donc d'intégrer la mise en œuvre des recommandations dans les adaptations législatives en vue de la période de CP 2029–2032 qui suivra. Indépendamment de cela, l'OFT fixera au printemps 2024 les dispositions pertinentes pour le calcul des prix du sillon au niveau de l'OARF-OFT, qui seront alors déterminantes pour la CP 2025-2028.

En outre, il est urgent d'adapter l'OARF, d'une part, en raison de la modification de trois bases légales et, d'autre part, à cause des inconvénients considérables qui résulteraient d'une absence de réforme. La première base légale adaptée porte sur la compétence nouvellement créée de RailCom et du service d'attribution des sillons (SAS) dans la LCdF. La deuxième adaptation concerne la définition de la capacité professionnelle dans la nouvelle forme du certificat de sécurité dans la LCdF et dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)<sup>4</sup>. La troisième finalement, découle du besoin de reprendre le règlement d'exécution (UE) 2015/10. Sans révision, il subsiste une affaire en suspens entre la Suisse de l'UE à cet égard. Sans adaptation, les entreprises risquent de ne plus pouvoir conclure d'assurance faute de base concernant le montant de la somme assurée et la forme de la responsabilité pour l'autorisation d'accès au réseau.

Le 1<sup>er</sup> décembre 2019, 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 défini-

---

<sup>1</sup> RS 742.122

<sup>2</sup> RS 742.122.4

<sup>3</sup> RS 742.101

<sup>4</sup> RS 742.141.2

tions pour l'octroi de certificats de sécurité uniformes aux entreprises ferroviaires en adaptant l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)<sup>5</sup>. En introduisant cette procédure européenne, l'OFT a cessé de délivrer la partie B du certificat de sécurité (Cersec) pour les transports internationaux (transport multipays) ainsi que pour les transports frontaliers d'entreprises ferroviaires étrangères, qui exigeaient la preuve d'une assurance responsabilité civile avec une couverture de 100 millions de francs. Ces ETF doivent néanmoins continuer à disposer d'une assurance responsabilité civile suffisante. La suppression de la partie B du Cersec a ôté du même coup la possibilité de vérifier que les entreprises étrangères disposent d'une somme assurée 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 du prix du sillon sont adaptées aux expériences pratiques, par exemple les indemnités pour les limitations de capacité qui durent au moins une année d'horaire complète.

Les remaniements des dispositions relatives à la planification de l'utilisation du réseau et à l'attribution des sillons ont en outre montré qu'il existe un lien de fond avec l'établissement de l'horaire. Par conséquent, l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH)<sup>6</sup> a fait l'objet d'une révision qui a conduit à une refonte.

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

## 3.2 Champ d'application de l'OARF

Le champ d'application actuel de l'OARF exclut les tiers (art. 1, al. 1, OARF), ce qui soulève la question du rôle de la responsabilité commerciale, à savoir celle des tiers, dans l'OARF. La LCdF prévoit les tiers dans son champ d'application. C'est surtout en lien avec le prix du sillon que cette question s'avère pertinente. Selon l'application actuelle de l'art. 9a, al. 4, LCdF, Hupac SA, par exemple, est considérée comme une « entreprise qui souhaite effectuer un transport ». Elle commande des trains sans devenir elle-même une ETF. Cette discussion doit également tenir compte des questions de la responsabilité civile, qui jouent un rôle aussi bien sur le plan interne qu'externe. Une telle modification du champ d'application peut impacter profondément l'ensemble de l'OARF. Il convient donc d'approfondir cette problématique dans un autre cadre et de l'intégrer à une révision en aval de l'OARF.

Le champ d'application des dispositions de la section 6 relatives au prix du sillon doit désormais s'appliquer également aux lignes pour lesquelles la Confédération a conclu une convention sur les prestations avec le GI selon 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 du trafic régional de voyageurs (OITRV)<sup>7</sup> (art. 1, al. 4, OARF).

### 3.2.1 Autorisation d'accès au réseau

Conformément aux art. 8c ss LCdF, quiconque veut effectuer des transports ferroviaires en Suisse doit être en possession d'une licence d'entreprise de transport ferroviaire (autorisation d'accès au réseau) et d'un certificat de sécurité. Le droit de transporter des personnes à titre régulier et professionnel selon les art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>8</sup> est réservé. L'OFT octroie l'autorisation d'accès au réseau pour dix ans au plus 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 ;

---

<sup>5</sup> RS 742.141.1

<sup>6</sup> RS 745.13

<sup>7</sup> RS 745.16

<sup>8</sup> RS 745.1

- 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 ;
- 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 certaines lignes.

Concernant l'accès au réseau pour les entreprises suisses, il convient de supprimer le renvoi à la capacité professionnelle dans l'OARF en raison des modifications apportées à la LCdF et à l'OASF. En outre, avec la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10, c'est désormais le GI qui est habilité à demander une prestation de sécurité et non plus l'OFT. Le montant de la somme assurée et la forme 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 adaptée à l'époque actuelle en ce qui concerne les prescriptions relatives au contenu du contrat et sera désormais publiée publiquement. Avec la compétence du SAS introduite dans la LCdF et entrée en vigueur les 1<sup>er</sup> juillet 2020 et 1<sup>er</sup> janvier 2021, les GI ne sont plus obligés de s'annoncer à l'OFT sur leur propre réseau.

### **3.2.2 Planification de l'utilisation du réseau**

Plusieurs adaptations sont proposées en matière de planification de l'utilisation du réseau. Les critères d'intégration des restrictions de capacité pour travaux dans le plan d'utilisation du réseau (PLUR) n'étant pas suffisamment clairs à l'heure actuelle, il est proposé de les préciser et de les relier à la liste des restrictions de capacité pour travaux, qui doit être publiée conformément à l'art. 11b de l'OARF. L'attribution des sillons et les travaux planifiables (art. 11b) sont adaptés et précisés en conséquence, par exemple en termes de publication des travaux ou d'indemnisation. Un nouvel article est par ailleurs proposé concernant le projet *timetabling and capacity redesign* (TTR). Il s'agit d'un projet européen visant à améliorer l'adéquation entre le processus de commande et d'attribution des sillons et les besoins respectifs du marché du transport de voyageurs et de marchandises. Plusieurs questions restent en suspens au niveau européen concernant la conception exacte des processus. Ce nouvel article doit permettre d'effectuer des essais-pilotes afin de recueillir les expériences nécessaires à l'introduction du TTR.

### **3.2.3 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, avec les indemnités de la Confédération, la principale source de revenus des GI et s'élèvent à environ 1,5 milliard de francs suisses par an (moyenne de 2017 à 2021, sans les restrictions de circulation causées par le COVID-19). De cette manière, les transports couvrent environ un tiers des coûts de l'infrastructure ferroviaire (maintien de la qualité des infrastructures 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 aucune incidence sur la fixation du prix du sillon. Il s'agit principalement d'améliorations ou de précisions et de simplifications.

Les modifications portant sur la fixation du prix du sillon pour les CP de la période 2025 à 2028 seront traitées dans un projet distinct. Les milieux intéressés ont été consultés à cet égard entre le 28 juin et le 11 août concernant la révision partielle de l'OARF-OFT ; consultation qui a été partiellement prolongée jusqu'au 15 septembre 2023. Les GI, les ETF, les cantons, le SAS et différentes associations telles que la 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 des sillons de manière à couvrir les coûts marginaux de l'infrastructure pour la prochaine période de CP 2025 à 2028. Les modifications qu'elle contient se limitent à la mise à jour des prix de base de l'art. 1 et des annexes 1 et 2 relatives aux suppléments pour demande et pour arrêt. L'introduction du prix de base actualisé sera décidée définitivement au printemps 2024, après évaluation de la consultation des milieux intéressés réalisée et après vérification de la couverture effective des coûts marginaux des CFF pour les années 2022 et 2023. L'information correspondante sera donnée séparément et indépendamment du présent projet.

En 2022 / 2023, l'OFT a par ailleurs procédé à une évaluation des éléments incitatifs du nouveau système de prix du sillon 2017. L'évaluation et la mise en œuvre des recommandations découlant du rapport final seront effectuées en vue de la période de CP 2029–2032. Concrètement, cela signifie que le système de prix du sillon, avec les éléments incitatifs actuels, reste identique pour la période de CP 2025–28.

### 3.2.4 Horaire

Sur la base de l'art. 13, al. 3, LTV, l'OH régit la procédure d'établissement et de publication de l'horaire des courses régulières servant au transport de voyageurs assurées par les entreprises de transport titulaires d'une concession pour le transport de voyageurs au sens de l'art. 6 LTV, ou assimilées à celles-ci en vertu d'une convention internationale, ainsi que par les entreprises de transport qui se soumettent volontairement à l'OH.

Dans le cadre de la révision totale de l'OH, le terme « entreprise », déjà introduit dans les autres actes normatifs, remplace celui d'« entreprise de transport ». En outre, le déroulement de la procédure d'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 central adapté aux systèmes de renseignements électroniques, et ce aussi bien pour les données de projet d'horaire, les données d'horaire, les données en temps réel ainsi que celles relatives aux événements. Il n'est pas prévu d'assouplir la procédure d'établissement de l'horaire dans le domaine du transport de voyageurs, en vue d'une planification roulante notamment.

### 3.3 Évaluation du projet dans son ensemble

Les **cantons** soutiennent en principe l'ensemble adapté des ordonnances. Les prises de position abordent les thèmes les plus divers. Les cantons ont notamment émis des objections concernant les délais ou l'implication des commanditaires dans le TRV.

Parmi les **partis politiques**, le PSS et l'UDC ont pris position. Tous deux saluent le projet. L'UDC demande que le système de prix du sillon soit optimisé en termes de rentabilité et d'efficacité pour la période 2029 à 2032.

Parmi les **associations faitières de l'économie**, l'USS a déposé une prise de position. Elle peut soutenir les adaptations proposées, qui découlent principalement de modifications d'ordre supérieur du droit.

Parmi les **entreprises de transport (ET)** contactées et indemnisées au titre de la LTV ou de la LCdF, neuf entreprises ont pris position sur le fond. Toutes soutiennent en principe les propositions du Conseil fédéral, mais proposent parfois des suppressions, des modifications et des précisions. Les CFF ont formulé la prise de position la plus complète.

Les **organisations et autres** ont réagi globalement positivement à la réforme. Certains ont souhaité des adaptations mineures.

## 3.4 Prise de position concernant les différents articles de l'OARF

### Art. 1

Cet article régit l'objet et le champ d'application.

Les CFF proposent de compléter l'article par un **al. 5** comme suit : « Les dispositions commerciales de la présente ordonnance, qui ne sont pas liées à la qualification technico-sécuritaire d'une entreprise de transport ferroviaire, peuvent également s'appliquer par analogie aux tiers (art. 9a, al. 4, LCdF). Le GI règle et publie les détails dans les conditions fondamentales d'accès au réseau selon l'art. 10, al. 1, let. d, OARF ».

À la place d'un nouvel al. 5, les CFF peuvent également envisager de renoncer temporairement à une mention explicite des tiers et de régler les dispositions légales qui s'appliquent par analogie aux tiers exclusivement dans les conditions d'accès au réseau du GI ou dans les dispositions du SAS.

### Art. 3

Cet article permet à l'OFT d'octroyer ou de renouveler une autorisation d'accès au réseau.

Le canton de Fribourg se prononce contre la suppression de l'**al. 2** car cela enlèverait la possibilité de limiter le droit d'accès au réseau à certains types de transport ou à certaines sections.

### Art. 5b

Cet article traite de la couverture d'assurance d'une ETF.

En ce qui concerne l'**al. 1**, les CFF attirent l'attention sur les grandes différences entre les sommes assurées en Suisse et dans l'Union Européenne. L'entreprise y voit un obstacle pour les trains transfrontaliers désheurés ayant un faible volume de transport (par ex. trains de pèlerins, Orient-Express). Le coût élevé de l'assurance pour circuler exclusivement jusqu'à la gare frontière suisse compromettrait la rentabilité et donc la réalisation de ces transports.

### Art. 9a

Cet article décrit le contenu du plan d'utilisation du réseau.

Le canton de Soleure demande une modification de l'**al. 1, let. e**. Ainsi, il s'agit de remplacer le « le volume de transport journalier estimé ainsi que leurs conséquences sur les capacités » par « capacités garanties ». Cette demande est motivée par le fait qu'en Suisse, la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) constitue une base pour le plan d'utilisation du réseau (PLUR) avec des capacités garanties. Par conséquent, il convient de définir l'impact sur la capacité sur la base de la capacité garantie par type de transport dans la stratégie d'utilisation du réseau. Le canton demande la même adaptation pour l'**art. 11b, al. 2 et 3**.

D'après les CFF, le terme « connues » doit être remplacé par « planifiables » à l'**al. 1, let. e**, afin d'être en accord avec l'art. 11b OARF.

En outre, les répercussions sur la capacité par type de transport vont au-delà de la législation européenne et de la publication au sens de l'OARF. À cet égard, le fait que les « 30 % du volume de transport journalier estimé » dans l'UE et la directive OARF ne prennent pas en considération les différents types de transport est considéré comme critique. La formulation proposée par l'OFT ne serait donc pas cohérente avec la formulation de la législation européenne et de la publication exigée par l'OARF. C'est pourquoi les CFF rejettent la formulation proposée. Les CFF proposent la formulation suivante en remplacement : « Il convient d'indiquer les conséquences, si elles sont connues, sur les capacités minimales des heures-type par type de transport pour ces limitations de capacités ».

Selon le BLS, il faut régler à l'**al. 2** le caractère obligatoire des heures d'arrivée, de départ et de traversée indiquées. Il faudrait en outre préciser que le caractère obligatoire est le même pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises.

Le canton de Soleure propose la même reformulation pour l'al. 2 que pour l'al. 1, let. e.

Les CFF notent que l'OFT a procédé à une évaluation de la STUR / des PLUR en 2024. L'OARF révisée reflète directement et judicieusement les conclusions de cette évaluation. Pour les CFF, il est très important que la présente révision de l'OARF n'anticipe en aucune manière sur les conclusions de l'évaluation en cours de la STUR / des PLUR. En particulier, les contenus existants et nouvellement proposés de cet article font l'objet de ladite évaluation. Étant donné que la formulation proposée par l'OFT anticiperait lesdites conclusions, il convient donc de se limiter à l'existant. Pour cette raison, les CFF demandent la suppression du texte suivant proposé à l'al. 2 : « 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 ».

La *Schweizerische Südostbahn* (SOB) demande la même suppression. L'UTP attire également l'attention sur l'évaluation en cours de la STUR / des PLUR.

Concernant la suppression : en principe, les CFF sont d'avis que le rédacteur et l'instance d'approbation peuvent convenir des contenus facultatifs. Avec ce paragraphe, l'ordonnance commence à spécifier d'autres « contenus facultatifs ». De leur point de vue, l'ordonnance ne doit définir que l'objet de livraison obligatoire minimal.

L'extension « facultative » proposée ici en lien avec la représentation des limitations de capacités érode en outre la précision apportée à l'art. 9a, al. 1, let. e, OARF.

#### **Art. 9a en relation avec l'art. 11b**

L'art. 9a porte sur le plan d'utilisation du réseau et l'art. 11b sur les travaux planifiables. En ce qui concerne l'art. 9a, let. e, en relation avec l'art. 11b, al. 2, le BLS demande que la notion de « limitations de capacités connues » soit plus clairement délimitée et que le GI rende compte de son application. Mentionner explicitement « limitations connues » à plusieurs endroits permettrait aux GI de bénéficier d'une porte dérobée pour contourner le déroulement et les délais normaux des processus en invoquant des justifications quelconques.

#### **Section 4 : attribution des sillons**

Sur un point, la *Deutsche Bahn AG* (DB) se prononce de manière générale sur la section 4. Celle-ci règle l'attribution des sillons et, dans ce contexte, également les compétences et les tâches du SAS. Le SAS n'intervient pas sur les tronçons allemands qui se situent sur le territoire suisse. La DB suggère la « clause d'ouverture » suivante : « **Les compétences et les tâches du SAS peuvent également être assumées par d'autres services sur les tronçons limitrophes.** »

#### **Art. 11**

Cet article est consacré au délai de réservation des sillons.

À l'al. 1, le canton de Soleure propose la précision suivante concernant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE : « (version de l'annexe VII selon la décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017) ». Cela permettrait de garantir que la version la plus récente soit prise en compte.

## Art. 11b

Cet article porte sur les travaux planifiables.

Les CFF constatent que l'art. 11b et l'OARF-OFT utilisent désormais les termes limitations de capacités et restrictions. Jusqu'à présent l'on utilisait le plus souvent le terme « restrictions de capacité ». Même si la différence est minime, les CFF proposent de n'utiliser qu'un seul des deux termes afin d'éviter de se demander qu'elle est la différence entre les deux.

Les *Basler Verkehrs-Betriebe* (BVB) précisent que les travaux de construction sont planifiés avec précision dans un environnement urbain. En règle générale, les offices communaux ou cantonaux des ponts et chaussées coordonnent les travaux, le plus souvent en cours d'année. Il n'est pas possible de respecter les délais. Les entreprises de transport concernées sont directement informées.

Le canton de Fribourg souhaite que les notions de capacité minimale à garantir et de non-répétition des interruptions pendant plusieurs années consécutives soient ajoutées aux **al. 1 et 2**.

À l'**al. 2**, le terme de « changement de l'horaire du réseau » n'est pas connu par le BLS et devrait donc être défini dans l'ordonnance.

Les CFF souhaitent remplacer l'expression « si elles sont connues » par « dans la mesure où elles sont planifiables » à l'**al. 2**. Cela offrirait une meilleure sécurité de planification. De plus, il s'agirait de définir clairement dans le rapport explicatif ce que signifient sept jours consécutifs et 30 % du volume de transport (cela peut être calculé de manières différentes).

Concernant l'**al. 3**, les CFF proposent de remplacer « trois mois à l'avance » par « six mois à l'avance ». Les ETF doivent disposer suffisamment tôt d'informations dont le niveau de granularité leur permet d'effectuer leurs planifications.

Contrairement à l'**al. 2**, il faut renoncer à une mise à jour générale et ne l'effectuer que dans des cas exceptionnels (trois mois doivent en premier lieu être stables).

L'obligation d'indemnisation des GI ne doit toutefois s'appliquer que si l'information est communiquée moins de trois mois auparavant, comme c'est déjà le cas aujourd'hui. Cette précision est nécessaire, car sinon, le risque existe que les indemnités versées aux ETF augmentent massivement, ce qui renchérirait considérablement l'infrastructure ferroviaire. C'est pourquoi l'alinéa devrait impérativement être complété par la phrase suivante : « *Les GI ne sont pas tenus de verser une indemnisation en raison d'une absence de communication en temps utile selon l'art. 11b, al. 12, s'ils annoncent la limitation plus de trois mois à l'avance.* ».

À l'**al. 4**, le canton de Fribourg souhaite que les commanditaires soient également consultés.

Les CFF demandent de supprimer l'**al. 4**. Il est impossible de coordonner matériellement les chantiers via le processus d'établissement des PLUR. Il ne serait pas judicieux que l'élaboration itérative et commune des limitations et des concepts de remplacement se fasse dans le cadre du processus d'établissement des PLUR. En outre, le rapport explicatif ne décrit pas suffisamment les implications du nouvel article (qui sont les « installations de service concernées » ?). Les parties consultées disposent-elles d'un droit de veto ? etc.).

Jusqu'à présent, les besoins (garantie des capacités des sillons) des installations de service ne figurent pas dans les PLUR. Pour que la modification proposée fonctionne, il faudrait garantir dans les PLUR les capacités des sillons pour les trains circulant à vide. Sinon, en cas de limitations dues à des chantiers, les exploitants d'installations de service devraient être consultés séparément et non dans le cadre des PLUR.

En outre, il n'est pas clair de quelle manière il convient de comprendre cet article dans le contexte de la modification proposée de l'art. 11b, **al. 7**. D'après l'**al. 4**, il y a une consultation en cas de limitations de capacité >7 jours et >30 % de restriction et d'après l'**al. 7**, une consultation si la limitation dure moins d'une année d'horaire. Faut-il deux consultations ? Ou bien faut-il compléter l'**al. 7** en ce sens qu'une consultation est également nécessaire pour les limitations < 7 jours ou < 30 % ?

La Commission de régulation dans le domaine des chemins de fer RailCom s'exprime comme suit sur l'**al. 4** : les termes « principaux gestionnaires » et « installations de service concernées » ne sont pas suffisamment définis du point de vue de la RailCom. La dénomination « installations de service » n'est pas un terme défini de manière exhaustive dans le droit suisse. La RailCom estime nécessaire d'inclure au moins toutes les installations de transbordement du transport combiné (TC) et les grands

exploitants de voies de raccordement en tant que « principaux gestionnaires » dans la consultation sur les limitations de capacité. Par ailleurs, la question de la définition des « installations de service » se pose. Il semble douteux qu'une remarque dans le rapport explicatif et un éventuel renvoi à la dénomination dans le droit européen apportent ici la clarté nécessaire en termes de compréhension terminologique.

Du point de vue du BLS, il convient de compléter l'**al. 5** comme suit : « Le GI peut convenir (...) des limitations de capacité qui n'ont pas de conséquences sur la garantie des correspondances pour le transport de voyageurs **et de marchandises** (...) ».

Les CFF souhaitent une précision dans le rapport explicatif. Ce qui se passerait en cas de désaccord n'est pas clair : y a-t-il une instance d'escalade pour régler d'éventuels différends ?

Selon le BLS, il faudrait préciser à l'**al. 6** ce que l'on entend par « risque d'inconvénients majeurs pour le projet ou la construction ». Pour les entreprises de fret ferroviaire, les pertes à court terme représentent toujours un recul du chiffre d'affaires qui ne peut pas être compensé. Il faut donc des critères concrets pour l'application de ce cas exceptionnel, qu'il s'agit de définir de manière étroite.

Le canton d'Argovie acte que si les chaînes de transport selon l'art. 10a, al. 3, OARF-OFT ne peuvent pas être garanties, il convient de réduire au maximum les répercussions sur les voyageurs au moyen de mesures de compensation. Il propose donc de compléter l'al. 6 par lesdites mesures.

La SOB estime que le non-respect des délais représente non seulement une charge de travail énorme pour les ETF mais s'avère aussi très désagréable pour les clients. C'est pourquoi l'al. 6 est formulé de manière trop ouverte et devrait être précisé. Le GI devrait au moins décider des « inconvénients majeurs » en impliquant les ETF et l'OFT ou le SAS.

Par ailleurs, le terme « chaîne de transport » n'est pas clair du point de vue de la SOB et devrait être défini plus précisément. Ce terme doit décrire clairement d'où à où une chaîne de transport est définie. D'autant plus que l'OARF-OFT stipule à l'art. 10a que la chaîne de transport ne doit pas être prolongée de plus de 15, respectivement 30 minutes. Dans le cas de plusieurs chantiers sur une chaîne de transport telle que Meiringen – Brünig – Lucerne – Saint-Gall, la prolongation peut rapidement dépasser 30 minutes. La quantité de chantiers est déterminante dans ce cas et ceux-ci ne sont pas coordonnés par le biais d'une chaîne de transport.

Pour le canton de Fribourg, le contenu de cet alinéa est trop vaste et pourrait être utilisé pour contourner le système. Son application devrait être soumise à l'accord des commanditaires de l'offre et des ETF concernées.

Les CFF souhaitent discuter cet alinéa de manière approfondie avec l'OFT.

D'après le BLS, il convient de compléter la première phrase de l'**al. 7** comme suit : « En transport concessionnaire de voyageurs sur les lignes à voie normale, le gestionnaire d'infrastructure supporte ses propres coûts ainsi que les coûts des transports de remplacement **et/ou les coûts supplémentaires de l'offre régulière**. (...) ». Cela permet de préciser que le GI prend également en charge les coûts supplémentaires dans l'offre régulière si, par exemple, CFF V fournit des prestations du BLS et que celles-ci s'avèrent plus chères que les coûts invoqués dans l'offre.

La SOB se réfère aux **al. 7 et 10**. Les chantiers qui durent plus d'une année d'horaire ou qui commencent au cours d'une année d'horaire et s'étendent jusqu'à la suivante ne figurent pas dans l'art. 11b. La SOB étaye cette affirmation en invoquant l'exemple d'un chantier qui s'étend d'août 2024 à octobre 2025 et qui comprend 14 mois mais pas une année d'horaire complète. La SOB propose donc de modifier la définition comme suit : « Durée jusqu'à et au-delà de 12 mois ».

Le canton de Fribourg demande que l'**al. 8** règle la prise en charge des coûts des trajets supplémentaires (par ex. en bus) nécessaires pour garantir les chaînes de transport en raison de modifications d'horaire dus à des travaux sur le réseau ferré.

Les CFF estiment qu'il serait pertinent de préciser le terme « transport de remplacement » (à la rigueur dans le rapport explicatif).

À l'**al. 9**, le BLS souhaite ajouter : « Dans les autres transports, le gestionnaire d'infrastructure indemnise les entreprises de transport ferroviaire à hauteur des surcoûts des transports de remplacement, **des annulations de trains** et des prestations de transport liés à la déviation. (...) »

En outre, il convient de préciser les points suivants :

- Les cas dans lesquels les « indemnités pour les surcoûts des transports de remplacement et les prestations de transport liées à la déviation » sont dues ne sont pas encore réglés. Concrètement, il s'agit de limitations de capacité qui ne sont pas appliquées sur toute l'année, mais qui sont prises en compte dans l'horaire annuel / le catalogue des sillons. Du point de vue des GI, ces « sillons adaptés ou inexistantes » ne sont pas soumis à indemnisation.
- Les décalages d'horaire mentionnés (15 minutes pour les transports express et 30 minutes pour les autres transports) offrent une grande marge d'interprétation et doivent être définies plus précisément.

Les CFF précisent à l'**al. 9** que les forfaits sont réglés à l'art. 10c de l'OARF-OFT. Par souci d'adéquation, les CFF proposent donc d'ancrer le principe de l'indemnisation des surcoûts des transports de remplacement dans l'OARF.

En outre, il s'agit de préciser l'**al. 9**. L'indemnisation n'est-elle due que si des surcoûts sont effectivement occasionnés ? Contexte : dans le passé, il y a eu des demandes d'indemnisation, même si la déviation a permis de gagner du temps. L'**al. 9** s'applique-t-il également en cas de limitations de capacité de plus d'une année ?

Concernant l'**al. 10**, le BLS évoque quelques questions non encore résolues, qui demandent des clarifications telles que : faut-il verser également les indemnités aux propriétaires de voies de raccordement ou cela reste-il une affaire entre les GI et les ETF ?

La SOB fait référence à la let. a. Si le GI supporte les surcoûts par rapport à l'offre commandée, quelqu'un doit contribuer aux coûts de l'offre commandée pour le transport de remplacement. Cet alinéa mérite d'être précisé, car on ignore comment les surcoûts sont générés et qui contribue aux coûts de l'offre commandée.

Les CFF rejettent l'**al. 10** dans sa forme actuelle et souhaitent en discuter avec l'OFT. Bien que l'entreprise estime qu'un tel alinéa est nécessaire, la proposition de l'OFT laisse en suspens de nombreuses questions juridiques et de mise en œuvre. Les idées sous-jacentes de l'OFT ne figurent pas non plus dans le rapport explicatif et des questions restent donc en suspens. Il est ainsi difficile de faire une proposition alternative et une discussion est donc souhaitable.

L'UTP propose de compléter la let. a comme suit : « les surcoûts des transport de remplacement qui résultent de la comparaison des coûts de l'offre commandée en transport de *voyageurs et en transport de marchandises* avec ceux d'une année d'horaire future ou passée appropriée ».

À la let. c, l'UTP demande d'ajouter : « c. *en transport de marchandises*, les surcoûts des transports de remplacement pour chaque voie de raccordement *et chaque voie de débord*, qui ne peuvent pas être desservies, *ainsi que les kilomètres parcourus en raison de la déviation* ».

## Art. 11 et 12

L'art. 11 règle le délai de réservation des sillons et l'art. 12 l'attribution des sillons.

Les BVB constatent que le transport urbain connaît de nombreuses modifications temporaires planifiables en cours d'année en raison de chantiers et de manifestations. Il ne semble pas possible d'informer l'OFT à chaque fois. Les données horaires sont transmises aux systèmes électroniques de renseignement courants. Les entreprises de transport voisines sont impliquées dans la planification. Les clients sont informés en temps et en heure.

Pour les cantons de Saint-Gall et d'Appenzell Rhodes extérieures, les délais choisis aux art. 11 et 12 pour informer l'OFT, les cantons, les entreprises de transport et les clients ne sont pas aisément compréhensibles. Les modifications de l'horaire selon l'art. 11 doivent être publiées deux semaines à l'avance à l'attention de la clientèle. En revanche, les interruptions de l'exploitation selon l'art. 12 doivent être publiées quatre semaines à l'avance. Les cantons proposent donc d'harmoniser ces délais.

## Art. 12

Les CFF se prononcent par rapport à l'**al. 1**. Celui-ci dispose notamment que : « 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. ». D'après les CFF, il devrait toujours être possible de prendre en compte la *temporary capacity restriction* (TCR) du PLUR après l'attribution ordinaire des sillons. Ainsi, il serait toujours autorisé de trouver une solution de manière pragmatique et dans l'intérêt de tous, comme celle adoptée en 2024 en raison des travaux de construction sur l'axe nord-sud (Arona-Stresa, *Mühlenbachbrücke*, *Rheintalsperre*). Cela permettrait par ailleurs de gérer les défis procéduraux que ni les GI ni le SAS ne peuvent relever avant la mise en œuvre de la *timetabling capacity redesign* (TTR) et de ses systèmes de soutien. Si la précision « dans le cadre de l'attribution ordinaire des sillons » ne le permettait plus, les CFF la refuseraient.

Les cantons de Saint-Gall et d'Appenzell Rhodes extérieures déclarent que les interruptions d'exploitation prévues doivent être annoncées au moins quatre semaines à l'avance à l'OFT, aux cantons concernés et aux entreprises assurant les correspondances. Le même délai s'applique à l'information à la clientèle. Pour les cantons, il y a donc un risque que l'OFT et les cantons soient informés en même temps qu'un cercle plus large de clients. Les cantons proposent donc de réduire à deux semaines le délai de préavis pour le cercle de clients à l'**al. 2**. Cela permet d'échelonner l'information et de permettre à l'OFT et aux cantons d'intervenir si nécessaire avant la communication publique.

Le canton de Soleure constate une différence entre **les al. 1 + 2** et l'art. 11b, al. 7, OARF. L'ordonnance sur les horaires exige que l'OFT soit informé et les horaires publiés au moins quatre semaines à l'avance, alors que l'OARF exige la publication des horaires au moins deux mois à l'avance. Il s'agit d'harmoniser les délais entre les al. 1 + 2 et l'art. 11b, al. 7, OARF. Le canton demande une adaptation identique de l'**art. 11b, al. 7, OARF**.

La SOB constate qu'avec l'introduction du TTR et les nouvelles phases de commande *annual path request* et *late past request*, il n'y a plus de commande définitive de sillons pour l'horaire annuel. Tout ce qui arrive après le mois d'avril est traité selon le principe « premier arrivé, premier servi ». Il s'agit donc d'harmoniser le moment de « l'attribution ordinaire des sillons » avec les phases de commande du TTR.

En ce qui concerne l'**al. 3**, les CFF constatent que « régulière » a été remplacé par « soumise au régime de la concession ». Cela implique que chaque sillon individuel emprunté par le transport de voyageurs sur la capacité Cargo doit être approuvé par l'OFT, ce qui représente actuellement environ 40 000 sillons. C'est pourquoi les CFF réintroduiraient « régulière » dans le texte. En outre, le délai d'attribution des sillons pour l'utilisation de sillons d'un autre type de transport devrait être les mêmes que ceux des sillons de l'horaire annuel (important pour la planification des prestations aux heures de pointe).

## Art. 12c

À l'**al. 2**, le canton de Soleure demande l'ajout d'une énumération sous une lettre distincte : « *Demandes qui ne limitent pas le nombre réservé et la qualité des sillons du même ou d'un autre type de transport selon le plan d'utilisation du réseau* ».

## Art. 14

Cet article règle les perturbations de l'exploitation et les travaux non planifiables.

La SOB s'exprime par rapport à l'**al. 1** : les ETF sont tenues de se fournir mutuellement de l'aide en matière de personnel et de matériel. Les exigences du système de gestion de la sécurité (SGS) selon le règlement délégué (UE) 2018/762, en revanche, exigent de la part des ETF des mesures réglementaires extrêmement importantes pour que cela soit possible. Si une obligation s'applique, elle doit

également être acceptée par l'OFT en tant que dérogation aux exigences du SGS (par ex. reconnaissance du SGS/certificat/ de l'ECE de l'autre entreprise).

En ce qui concerne l'**al. 2**, les CFF constatent que les explications précisent que « plusieurs jours » équivaut à « au moins trois jours ». Les CFF proposent donc d'intégrer cette précision dans le texte de l'OARF afin d'éviter toute ambiguïté ultérieure.

#### **Art. 14a**

Ce nouvel article permet de réaliser des essais-pilotes dans le cadre du projet européen TTR.

La SOB objecte qu'il convient de décrire plus précisément les essais-pilotes. Il s'agit d'éviter que tout puisse finalement être interprété comme un essai-pilote. Du point de vue de la SOB, l'introduction du projet TTR n'est pas un essai-pilote ; il propose que les essais-pilotes soient très limités dans le temps et/ou dans l'espace et qu'ils ne portent pas sur l'ensemble du système.

Les CFF apprécient en principe la réalisation d'essais-pilotes pour le TTR. S'il s'agit cependant de déroger aux dispositions et arrangements actuels (par ex. offre planifiée), il faut demander l'accord de l'ETF concernée. C'est pourquoi les CFF demandent de modifier l'article de la manière suivante : *Dans la perspective de l'harmonisation européenne 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 est possible de déroger aux dispositions des sections 3a et 4 dès lors que les entreprises de transport ferroviaire concernées ont donné leur accord en la matière.*

#### **Art. 19 et 19c**

L'art. 19 est consacré au prix de base (dans le cadre du prix du sillon) et l'art. 19c au rabais pour dispositif d'arrêt automatique ETCS.

Le canton de Fribourg serait favorable à ce que le rabais ETCS soit accordé au-delà du 31 décembre 2024. Certaines entreprises de transport, comme les TPF, ne disposant d'aucun véhicule équipé de cette technologie, les commanditaires sont exposés à une charge financière supplémentaire considérable.

#### **Art. 20a**

Cet article règle le prix de l'électricité.

La SOB fait une proposition concernant l'**al. 3**. Il ne faut pas parler de consommation d'électricité, mais de consommation d'énergie. Les ETF doivent installer un dispositif de mesure qui fournit les données énergétiques aux GI.

#### **Art. 22**

Cet article est consacré aux prestations complémentaires.

Les CFF demandent la suppression de l'art. 22, al. 3, let. c. Ces prestations sont aujourd'hui fournies exclusivement par des ETF, ce qui est légitimé par l'art. 22, al. 3, de l'actuelle OARF. Avec la formulation proposée par l'OFT, la prestation, purement supplémentaire, deviendrait une tâche souveraine des GI. Les ETF ne seraient plus formellement autorisées à fournir lesdites prestations, ce qui n'aurait aucun sens, car les GI renoncent intentionnellement à proposer cette prestation supplémentaire afin de ne pas provoquer de distorsion concurrentielle sur le marché des ETF.

Il s'agit également de supprimer l'art. 22, al. 3, let. d. Cette proposition est contraire au droit supérieur et donc inapplicable. Conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF, les installations de transbordement pour le transport de marchandises, y compris les voies pour grues et de chargement, ainsi que les grues et autres engins de transbordement dans les voies de débord, ne font pas partie de l'accès au réseau. Il n'est pas permis d'ajouter à l'accès au réseau au niveau de l'ordonnance quelque chose que la loi exclut.

Selon l'art. 10, al. 1, let. e, OARF et l'art. 18, al. 1, OARF, les prestations complémentaires doivent également être comptées dans l'accès au réseau. Le prix du sillon régit la rémunération pour l'utilisation de l'infrastructure dans l'accès au réseau. Définir des prestations complémentaires en dehors de l'accès au réseau est contraire à la LCdF et en contradiction avec les dispositions de l'OARF mentionnées.

La réglementation du financement ne peut pas modifier l'étendue de l'accès au réseau selon la LCdF. S'il existe des prescriptions de l'OFT concernant le calcul des prix par les GI pour des prestations ne relevant pas de l'accès au réseau, il convient de les régler séparément.

### 3.4.1 Autres remarques

D'après l'Union des transports publics (UTP), il s'avère impossible au niveau de l'OARF de trouver des formulations suffisamment pragmatiques en concrétisant par la même occasion toutes les questions de détail. L'art. 11, al. 10, n'est pas assez concret par exemple et laisse de nombreuses questions en suspens. Pour l'UTP, il est essentiel de pouvoir clarifier les questions qui se posent, notamment sur l'art. 11b, al. 6 et 10, ainsi que concernant le rapport entre les différents alinéas de l'art. 11b et l'obligation d'indemnisation selon l'art. 11b, al. 12, de l'OARF en consultation. En liant l'art. 11b, al. 10 et le PLUR, ce dernier pourrait devenir le jouet de décisions d'indemnisation. L'UTP s'y oppose, car ce n'était pas et ne doit pas être le sens et le but du PLUR.

Le rapport, la dépendance et la délimitation avec d'autres alinéas, en particulier avec les al. 8, 9 et 10, ne sont pas clairs non plus. Sans explications, il n'est pas évident que les al. 6 à 8 ne soient pas applicables en cas de limitations de capacité sur plusieurs années.

L'UTP constate en outre que le rapport explicatif propose d'étendre le champ d'application de l'OARF à des tiers, notamment à des entreprises qui souhaitent effectuer un transport ferroviaire, mais qui ne possèdent pas de qualification d'ETF (art. 9a, al. 4, LCdF). Le secteur pense que ce thème pourrait déjà être traité dans le cadre de la révision en cours.

L'Union démocratique du centre (UDC) approuve la révision de l'OARF à condition que celle-ci ne doive pas être modifiée à l'avenir en raison ou dans le cadre de l'approche par paquets avec l'UE. L'UDC demande en outre que le système de prix du sillon soit optimisé en termes de rentabilité et d'efficacité pour la prochaine période 2029 à 2032. L'accès au réseau ferré suisse pour les ETF qui est réglé dans l'OARF doit garantir le haut niveau de qualité et de sécurité du système ferroviaire suisse et tenir à l'écart les entreprises étrangères qui pratiquent une concurrence déloyale en offrant une qualité médiocre et en pratiquant le *dumping* salarial.

### 3.5 Prise de position concernant les différents articles de l'OARF-OFT

#### Art. 3

L'art. 3 porte sur le calcul du prix de l'électricité.

La Commission de régulation dans le domaine des chemins de fer RailCom se positionne comme suit par rapport à l'**al. 3** : la formulation proposée ne tient pas compte de manière suffisamment précise du fait qu'une ETF renonce sciemment à la facturation de l'énergie en fonction de la consommation ou que des circonstances techniques entraînent des dysfonctionnements des appareils de mesure installés. Les GI différencient actuellement leur logique de décompte en fonction de cette compréhension et appliquent des taux de facturation différents.

#### Art. 4

L'art. 4 règle le rabais ETCS. Cet article doit être abrogé.

Concernant cet article, le canton de Fribourg renvoie à ses explications concernant l'art. 19, al. 3, et l'art. 19c OARF. Il serait favorable à ce que le rabais ETCS soit prolongé au-delà du 31 décembre 2024.

#### Art. 8 et 9

L'art. 8 règle l'attribution des sillons en cas de conflit de commande et l'art. 9 la procédure d'appel d'offres. Ces deux articles doivent être abrogés.

Les CFF sont en principe d'accord sur la suppression de l'**art. 8**. Il faut cependant s'assurer que le SAS reprenne les critères. À l'avenir également, il s'agira de garantir la résolution des conflits au-delà des types de transport, afin que l'attribution des sillons puisse se faire à temps dans l'horaire annuel. En ce qui concerne l'**art. 9**, les CFF renvoient aux explications données pour l'art. 8. La réglementation du SAS doit être communiquée clairement.

#### Art. 10

Cet article porte sur l'« attribution de sillons lors de limitations des capacités en raison de travaux ».

Le canton d'Argovie demande que les chaînes de transport continuent d'être garanties à l'**al. 2**. En ce qui concerne les sillons marchandises, il s'agirait en outre de tenir compte du nombre de sillons garantis par le PLUR qui sont effectivement utilisés.

D'après le BLS, il conviendrait de préciser à l'**al. 3** jusqu'à quand cela peut être fait. Sans délais prescrits clairs, les ETF ne peuvent plus assurer une sécurité de planification.

Pour les CFF, il n'est pas clair de savoir en quoi l'al. 3 se distingue des al. 1 et 2. La différence porte-t-elle sur la possibilité, donnée intentionnellement, de s'écarter des deux principes précédents (al. 1 et 2) (par ex. TBG) ?

En principe, il convient de définir une limitation de sillons avec les ETF concernées. Les capacités de sillons doivent être attribuées aux différents types de transport au prorata des sillons attribués dans l'horaire annuel.

## **Art. 10c**

Cet article dans la section « Fermetures de tronçons pour travaux de construction » est consacré au thème « Indemnisation dans les autres transports ».

La DB se demande s'il ne faudrait pas ajouter une phrase à l'**al. 1** sur le thème « Les déviations dans les zones de gare ne donnent lieu à une indemnisation que si elles réduisent la longueur maximale ou le poids maximal des trains ».

Les CFF proposent de compléter l'art. 10c : « *De même, une déviation dans les zones de gare ne donne lieu à une indemnisation que si elle réduit la longueur maximale ou le poids maximal des trains.* ». L'article serait ainsi complété par le libellé du rapport.

## **Annexe 1**

L'annexe 1 règle les catégories de tronçons au sens de l'art. 19a, al. 1, OARF

La SOB précise que dans la révision partielle de l'OARF-OFT du 28 juin 2023, le tronçon Samstagern – Pfäffikon SZ a été attribué à la liste des tronçons fortement sollicités (2<sup>e</sup> catégorie de tronçon B avec coefficient lié à la demande 2). Or, dans la consultation actuelle, ce tronçon ne figure pas sur cette liste. Pour cette raison, la SOB a réexaminé cette situation et constaté que le tronçon 670.2 Samstagern – Pfäffikon SZ remplissait les conditions d'un tronçon fortement sollicité. En outre, elle a constaté que le tronçon Wädenswil – Samstagern remplissait également ces conditions. Elle propose donc que les deux tronçons 670.2 et 672 soient ajoutées à la liste des tronçons fortement sollicités (2<sup>e</sup> catégorie de tronçon B avec coefficient lié à la demande 2).

## **Annexe 3**

Le canton de Soleure demande de vérifier quelle est la dénomination correcte de l'annexe et d'examiner s'il n'est pas possible de se référer à l'annexe 2 de l'OARF.

### **3.5.1 Autres remarques**

Concernant l'art. 3, al. 3, l'art. 10a et 10d, la SOB renvoie à sa prise de position concernant l'art. 11b, al. 6, OARF.

### 3.6 Prise de position concernant les différents articles de l'OH

#### Art. 2

Cet article est consacré au contenu et à la durée de validité de l'horaire

Le canton de Soleure demande l'adaptation de l'**al. 2**. L'OFT détermine le début et la fin de l'année d'horaire en tenant compte de *l'annexe VII de la directive 2012/34/UE (version de l'annexe VII selon la décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017)*. La mention de l'annexe VII de la directive 2012/34/UE doit remplacer l'actuelle référence aux « réglementations des pays voisins ».

#### Art. 3 en vigueur (nouvel art. 7)

L'article règle le déroulement de la procédure d'établissement de l'horaire.

Le canton de Nidwald demande que l'**al. 1** soit complété par un point supplémentaire (avant la let. a) pour le transport grandes lignes et les lignes financées par les pouvoirs publics. Celui-ci résulterait des dispositions des art. 12, 13 et 16 de l'OITRV.

#### Art. 5 en vigueur Projet d'horaire (nouvel art. 4)

Cet article porte sur le projet d'horaire.

Le canton de Nidwald demande que l'obligation de présenter un projet d'horaire à l'art. 5 soit étendue à toutes les entreprises titulaires d'une concession telles que définies à l'art. 1 OH. Du point de vue du canton, il est essentiel d'étendre cette obligation, car sinon aucune coordination n'est possible au sens de l'art. 6.

La prise de position des CFF concerne l'**al. 2**. L'entreprise ne comprend pas l'intention de la formulation « établissent le projet d'horaire *en tenant compte du plan d'utilisation du réseau* ». Qu'entend-on exactement par-là ? S'il s'agit d'utiliser le PLUR comme un instrument de garantie des capacités des sillons et non comme un instrument de planification des sillons, ce dernier ne peut pas régler plus que la capacité qui revient à un type de transport. L'horaire effectif pourrait donc s'écarter du PLUR (par ex. décalage des minutes, autres liaisons transversales). Les CFF demandent donc de supprimer « *en tenant compte du plan d'utilisation du réseau* ».

#### Art. 7 en vigueur (nouvel art. 5)

Cet article porte sur la consultation des milieux intéressés dans le cadre de la procédure d'établissement de l'horaire.

À l'**al. 1**, la tâche systémique Information à la clientèle (SKI) demande que le projet d'horaire soit transmis « *à un service désigné par l'OFT* ». Si le service n'est pas précisé, l'OFT dispose de plus de latitude pour le désigner. SKI demande la même chose, par analogie, pour **les art. 9, al. 1, 10, al. 2, 11, al. 4, 12a, al. 1 et 13, al. 1**.

Les CFF écrivent qu'il faut préciser l'art. 6. Il convient de tenir compte des prises de position des milieux intéressés. Cela ne signifie toutefois pas de mettre en œuvre l'ensemble des avis.

### **Art. 8 en vigueur (nouvel art. 3)**

Cet article détermine la coordination des horaires.

Le BLS souhaite maintenir l'article en vigueur, car il semble peu judicieux de coordonner les horaires une fois le projet d'horaire établi. La consultation sur l'horaire serait ainsi poussée jusqu'à l'absurde. De plus, ce que l'on entend par « coordonnent » n'est pas clair.

Concernant l'**al. 1**, SKI constate que les entreprises coordonnent continuellement leurs horaires entre elles et veillent à ce que les correspondances soient assurées. Du point de vue de SKI, il faudrait renoncer à supprimer l'alinéa, car il ne serait pas judicieux, par exemple, de conclure les accords sur les correspondances train-bus qu'une fois le projet d'horaire établi. Cela entraînerait des saisies inutiles au cours de la phase de consultation et donc une lourde charge de travail supplémentaire.

### **Art. 6 en vigueur (nouvel art. 7)**

L'art. 7 porte sur l'horaire définitif.

D'après les CFF, il faut se demander s'il faut vraiment mentionner la date de l'OARF. En cas de modification de l'OARF, il faudrait également adapter l'OH.

D'après les BVB, il n'existe pas d'attribution de sillons dans le domaine des tramways et des bus. La première partie de la phrase n'est donc pas applicable.

### **Art. 9 en vigueur (nouvel art. 8)**

Cet article règle les principes de la publication de l'horaire.

Les CFF proposent un amendement à l'**al. 1**. Il y a déjà aujourd'hui des exceptions pour les données concernant les horaires qui ne sont pas publiées, comme par exemple les données du train-prison (*jail train*). Ces exceptions doivent être maintenues. L'alinéa doit donc être complété par « à l'exception des données concernant les horaires qui ne sont pas publiées pour des raisons de sécurité ».

De même, les CFF proposent un amendement à l'**al. 2**. Les horaires de départ imprimés pour toute l'année pourraient convenir de moins en moins à cette réglementation, car ils doivent être constamment remplacés en cas de mesures de construction, ce qui entraîne des coûts élevés pour une valeur ajoutée minimale pour le client. Pour les CFF, il serait préférable de choisir la solution d'un affichage électronique (comme par ex. avec le SID) à cet égard. Toutefois, il faudrait alors limiter l'indication des heures de départ des courses de chaque ligne au jour d'exploitation concerné. Ainsi, les clients disposeraient toujours des données les plus correctes possibles pour leur voyage. Il s'agirait donc de compléter l'alinéa par « Les heures de départ des courses de chaque ligne doivent être indiquées à chaque arrêt desservi par les courses *le jour d'exploitation concerné* ».

SKI souhaite le complément suivant : « Il est possible de renoncer à la publication officielle des horaires pour les lignes du transport local et les offres sans fonction de desserte. Cela ne libère pas les entreprises de l'obligation de livrer les données concernant les horaires au service désigné par l'OFT ».

Pour les Transports publics de la région lausannoise (tl), il n'est pas pertinent de publier sur papier l'horaire comportant tous les trajets pour les offres à cadence élevée (par ex. pour le métro m2 avec une cadence à 2 minutes). Il en va de même pour la mention des heures de départ sur la version papier.

### **Art. 10 en vigueur (nouvel art. 9)**

Cet article règle l'utilisation à des fins commerciales des données concernant les horaires.

SKI demande d'adapter l'**al. 3**. Il s'agit de remplacer le terme « à des fins commerciales » par la formulation « à grande échelle ». Il n'est pas clairement établi ce qu'est une « utilisation à des fins commerciales », ni à partir de quel moment l'utilisation devient commerciale.

## Art. 11

L'art. 11 porte sur les modifications de l'horaire pendant la durée de validité.

La SOB demande d'adapter l'**al. 1**, car des chantiers de moindre importance peuvent aussi être prévisibles. Il s'agit de l'adaptation suivante : « L'horaire peut être modifié lorsqu'il se produit des circonstances dont les effets ne sont pas connus de manière définitive au moment de son élaboration. »

Pour l'**al. 4**, la SOB propose de remplacer la phrase « Elles corrigent à temps les horaires affichés aux arrêts » par « Aux arrêts, elles communiquent à temps les modifications prévues ». Dans la pratique, les horaires imprimés en particulier ne sont pas corrigés, mais les voyageurs sont informés d'une adaptation par des moyens supplémentaires, comme par exemple une borne d'information.

À l'**al. 4**, le canton de Fribourg déclare que le délai de publication d'au moins deux semaines avant la mise en application des modifications d'horaire est trop court et devrait être porté à quatre semaines.

## Art. 12 (reste art. 12)

L'article règle les interruptions d'exploitation planifiables.

Les CFF souhaitent que l'**al. 2** soit précisé. De leur point de vue, la modification proposée à l'**al. 2**, finit par répéter le contenu de l'**al. 1** et n'apporte donc aucune valeur ajoutée.

## Art. 12 en vigueur (nouvel art. 13)

L'art. 13 règle les interruptions d'exploitation imprévisibles.

Hormis une petite adaptation de cet article, SKI constate que cette révision de l'ordonnance serait une bonne occasion de fixer également l'obligation de fournir des données en temps réel. SKI suggère donc d'examiner la mise en œuvre de cette obligation.

## Art. 13 en vigueur (nouvel art. 14)

Le dernier article de la section « Modifications de l'horaire et interruptions d'exploitation » porte sur les « Autres dérogations par rapport à l'horaire ».

Le canton de Fribourg demande la suppression de l'**al. 2**, qui prévoit que l'OFT peut libérer les entreprises de l'obligation de transmettre les écarts par rapport à l'horaire au service responsable des systèmes d'information électroniques.

### 3.6.1 Autres remarques

Les cantons des Grisons et du Tessin indiquent qu'il serait souhaitable de se fixer comme objectif d'harmoniser les délais entre la procédure d'établissement de l'horaire et la procédure de commande pour le transport régional de voyageurs (TRV). Ceci à l'instar de ce qui a été réalisé récemment pour les instruments de financement entre TRV et infrastructure.

La SOB se réfère comme suit à la section 2 « Etablissement de l'horaire » : Avec l'introduction du projet TTR et des nouvelles phases de commande *annual path request* et *late path request*, il n'y aurait plus de commande définitive de sillons pour l'horaire annuel. Il s'agit d'en tenir compte dans le cadre du perfectionnement de l'OH.

## **4 Liste des participants à la consultation**

### **4.1 Cantons**

Chancellerie d'État du canton d'Argovie  
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures  
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures  
Chancellerie d'État du canton de Berne  
Chancellerie du canton de Bâle-Campagne  
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville  
Chancellerie d'État du canton de Fribourg  
Chancellerie d'État du canton de Genève  
Chancellerie d'État du canton de Glaris  
Chancellerie d'État du canton des Grisons  
Chancellerie d'État du canton du Jura  
Chancellerie d'État du canton de Lucerne  
Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel  
Chancellerie d'État du canton de Nidwald  
Chancellerie d'État du canton d'Obwald  
Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse  
Chancellerie d'État du canton de Soleure  
Chancellerie d'État du canton de Schwyz  
Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall  
Chancellerie d'État du canton de Thurgovie  
Chancellerie d'État du canton du Tessin  
Chancellerie d'État du canton d'Uri  
Chancellerie d'État du canton du Valais  
Chancellerie d'État du canton de Vaud  
Chancellerie d'État du canton de Zoug  
Chancellerie d'État du canton de Zurich  
Conférence des gouvernements cantonaux

### **4.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale**

Le Centre  
Union Démocratique Fédérale UDF  
Ensemble à Gauche EAG  
Parti évangélique suisse PEV  
Les Libéraux-Radicaux PLR  
VERTS Suisse  
Parti vert libéral suisse PVL  
Lega die Ticinesi (Lega)  
Parti suisse du Travail PST-POP  
Mouvement citoyens genevois MCG  
Union démocratique du centre UDC  
Parti socialiste suisse PSS

### **4.3 Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne**

Association des communes suisses  
Union des villes suisses UVS  
Groupement suisse pour les régions de montagne SAB

#### **4.4 Associations faitières de l'économie au niveau national**

economiesuisse - Fédération des entreprises suisses  
Union suisse des arts et métiers (USAM)  
Union Patronale Suisse (UPS)  
Union suisse des paysans (USP)  
Association suisse des banquiers (ASB)  
Union syndicale suisse (USS )  
Société suisse des employés de commerce (SEC)  
Travail.Suisse

#### **4.5 Entreprises de transport indemnisées au titre de la LTV ou de la LCdF**

AB Appenzeller Bahnen AG  
asm Aare Seeland mobil AG  
AVA Aargau Verkehrs AG  
BLS AG  
BLT Baselland Transport AG  
BOB Berner Oberland-Bahnen AG  
BVB Basler Verkehrs-Betriebe  
CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA  
Emmentalbahn GmbH  
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi  
FB Forchbahn AG  
FLP Ferrovie Luganesi  
Hafenbahn Schweiz AG  
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA  
Limmattalbahn AG  
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA  
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG  
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG  
MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA  
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA  
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA  
Oensingen-Balsthal-Bahn AG  
REGIONALPS SA  
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG  
RhB Rhätische Bahn AG  
SBB GmbH  
Sensetalbahn AG  
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG  
SOB Schweizerische Südostbahn AG  
Sursee-Triengen-Bahn AG  
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)  
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG  
Turbo AG  
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa  
TMR Transports de Martigny et Régions SA  
TPC Transports Publics du Chablais SA  
TPF Transports publics fribourgeois Trafic  
TPI Transports publics fribourgeois Infrastructure  
TPG Transports publics genevois (TPG)  
TRAVYS  
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)  
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG  
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich  
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG

WAB Wengernalpbahn AG  
zb Zentralbahn AG

#### 4.6 Communautés tarifaires Suisse

Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (Frimobil)  
Communauté tarifaire intégrale unireso  
Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte  
Communauté tarifaire VagABOND  
Communauté tarifaire vaudoise mobilis  
Arcobaleno  
engadin mobil  
Tarifverbund Libero  
Tarifverbund A-Welle  
Tarifverbund Davos Klosters (TVDK)  
Tarifverbund OSTWIND  
Tarifverbund Passepartout  
Tarifverbund Schwyz  
Tarifverbund Transreno  
Tarifverbund Zug  
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz  
Z-Pass  
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

#### 4.7 Organisations

Alliance SwissPass  
Initiative des Alpes  
Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP)  
Cargo Forum Suisse  
ECOPOP, association écologie et population  
Eisenbahntechnik Prose AG  
Equiterre  
SwissRailvolution  
Organisation professionnelle Infra Suisse  
Syndicat du personnel des transports SEV  
Chambre de commerce des deux Bâle  
Région de la ville fédérale Suisse  
Chambre de commerce et d'industrie de la Suisse centrale  
Service d'information pour les transports publics LITRA  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz  
Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) Suisse  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz  
Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse  
Politique intégrale  
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)  
Conférence des directeurs cantonaux des finances (CDF)  
Conférences des directeurs cantonaux des transports publics de la Suisse du nord-ouest c/o  
Chancellerie d'État Bâle-Campagne  
Employés du secteur public Suisse  
Loitransparenance.ch  
Post CH AG Corporate Center  
Pro Bahn Schweiz  
OUESTRAIL  
RAILplus  
Ralpin AG  
Region Sarganserland-Werdenberg Agglomération Werdenberg-Liechtenstein  
Region St. Galler Rheintal  
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Schweizer Verband der Abfallbranche  
Schweizerische Konferenz für Finanzkontrollen  
Ports rhénans suisses  
Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI  
Syndicat des services publics SSP secrétariat central  
Association suisse des professionnels de l'environnement  
Secrétariat SEV Romand  
Swissgrid AG  
SWISSRAIL Industry Association  
Service suisse d'attribution des sillons (SAS)  
Transfair  
Association des chargeurs VAP  
Union des transports publics (UTP)  
Association faitière des chemins de fer historiques de Suisse (HECH)  
Commission de la concurrence (COMCO)  
Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs

#### **4.8 Autres**

Tâches systémiques Information à la clientèle (SKI)