Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT

Rapport explicatif concernant la révision partielle de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire et des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire

Date: 1er mai 2009

Référence du dossier: 151/2009-05-04/296

Le système du prix du sillon prévu par la loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101) et en vigueur depuis 1999 a globalement fait ses preuves. Les quelques critiques émises à son encontre portent principalement sur trois points:

1. Le système n'incite pas à utiliser l'infrastructure de manière optimale. Qu'un train circule à 3h du matin ou aux heures de pointe, un jour de semaine à forte demande ou un jour à faible demande, le prix reste le même.

2. Etant donné que le prix de base est fixé en fonction des coûts marginaux normatifs, un train lourd qui sollicite fortement l'infrastructure entraîne un prix du sillon plus élevé qu'un train léger. En trafic marchandises, les gestionnaires d'infrastructure calculent le montant de la contribution de couverture selon le poids du train, cela par souci de simplicité et bien que de nombreux autres facteurs puissent être pris en compte conformément à l'article 20 OARF. Du point de vue de l'entreprise de transport de marchandises et des expéditeurs, cette double concentration désavantage le trafic marchandises.

3. Etant donné que dans le trafic non concessionnaire, il revient aux gestionnaires d'infrastructure de fixer le montant de la contribution de couverture, cette dernière n'est pas uniforme sur des lignes comparables. Ainsi, les CFF se basent sur un taux de CHF 0,0052 par tonne *nette*-kilomètre en trafic combiné, alors que le BLS facture CHF 0,0035 par tonne *brute*-kilomètre. En trafic par wagons complets isolés, les CFF renoncent complètement à la contribution de couverture tandis que le BLS perçoit CHF 0,0035 par tonne brute-kilomètre.

   Cette critique est formulée dans la motion Pedrina (07.3272) du 23 mars 2007, par laquelle l'auteur de la motion demande:

Le Conseil fédéral est chargé de modifier l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire de façon à ce que, dans le domaine du trafic non concessionnaire

- *la contribution de couverture et le seuil minimal du prix du sillon soient différenciés en fonction de l'offre et de la demande, et*
- *lors de la fixation des prix, les plages horaires aient plus d'importance que le poids des trains.*

Lors des délibérations sur le projet de législation concernant le trafic marchandises, le Parlement a décidé de modifier l'article 9b alinéa 4 LCdF comme suit:

Le Conseil fédéral définit les principes applicables au calcul et en règle la publication. Lors de la définition de ces principes, il veille à ce que les prix du sillon soient les mêmes sur les lignes comparables et à ce que les capacités ferroviaires soient exploitées de manière optimale.

Référence du dossier: 151/2009-05-04/296

1. Adaptation de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire

La modification en question entraîne la modification des ordonnances y relatives, à savoir l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122) et les dispositions d'exécution ad hoc (DE-OARF; RS 742.122.4). L'adaptation de l'OARF a lieu à l'article 20 alinéa 1.

Désormais, cet article sera formulé ainsi:

« Dans le trafic non concessionnaire, l'**office fédéral** fixe la contribution de couverture pour chaque tronçon. Au moins un des paramètres suivants est déterminant pour la fixation des prix:

a. la norme d'aménagement du tronçon;
b. les atteintes portées par les véhicules à l'environnement (bruit, gaz d'échappement, toilettes ouvertes, etc.);
c. la fréquentation du sillon aux heures de pointe et aux heures creuses, ainsi que la régularité et la fréquentation de la ligne;
d. le prix offert par l'utilisateur du réseau, lorsque certains sillons font l'objet d'une grande demande ou qu'un sillon déterminé a été réservé à plusieurs reprises;
e. l'écart par rapport à la vitesse normale et la caractéristique du roulement;
f. les frais de planification, la qualité de la planification et la qualité effectivement obtenue sur le sillon;
g. les dépenses particulières du gestionnaire de l'infrastructure pour certains services. »

Dans le trafic voyageurs indemnisé, la contribution de couverture n'est donc plus fixée par les gestionnaires d'infrastructure, mais par l'Office fédéral des transports. Cette démarche résulte de l'exigence selon laquelle les prix des sillons doivent être similaires pour des tronçons comparables. Si l'on laisse aux gestionnaires d'infrastructure le droit de fixer la contribution de couverture, il est inévitable que ceux-ci se basent sur des approches différentes et fixent des prix des sillons différents.

Parallèlement, le nombre de critères qui peuvent être déterminants pour l'établissement de la contribution de couverture diminue. A noter la suppression des critères « tonnes brutes-kilomètre » et « tonnes nettes-kilomètre ». Les critiques selon lesquelles le prix du sillon est trop axé sur le poids proviennent en particulier du secteur du trafic marchandises et sont prises en compte avec la nouvelle réglementation, qui ne fonde plus la contribution de couverture sur le poids.

2. Modification des dispositions d'exécution sur l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF)

En juillet 2008, les CFF ont demandé à l'OFT d'augmenter les prix de l'énergie définis dans les DE-OARF (article 1 alinéa 1 lettre a DE-OARF). Cette mesure est surtout liée au recul de la production propre de CFF Energie et à la hausse simultanée des prix sur le marché de l'électricité. Les CFF ont également demandé en 2008 de pouvoir fermer la gare de triage d'Olten pour le changement d'horaire de décembre 2009, celle de Bienne pour le changement d'horaire en décembre 2010 et de pouvoir désigner de nouvelles gares de jonction; ces mesures requièrent l'adaptation des annexes 1 et 2 des DE-OARF.

L'OFT les adaptera dès que le Conseil fédéral aura adapté l'OARF:

- Le prix de l'électricité (plein tarif) passera de 11 ct./kWh à **11,9 ct./kWh**. Le tarif réduit sera calculé en appliquant le **facteur 0,64 (22h00 à 06h00)**, ce qui correspond à peu près au rapport actuel. Cette mesure se justifie par l'augmentation du prix de l'électricité sur le marché. Il faut s'attendre à une nouvelle hausse des prix de l'énergie en 2012.

- Les **gares de jonction** de Bâle gare badoise, Effretikon (nœuds importants), Bassersdorf, Killwangen-Spreitenbach, Koblenz et Turgi (nœuds de faible envergure) seront ajoutées à l'annexe 1 des DE-OARF. Au cours des dernières années, toutes ces gares ont été agrandies et/ou connaissent un net surcroît de trafic.

- L'installation de triage d'Olten sera fermée (annexe 2 DE-OARF).

- Le **bonus-bruit** accordé en trafic voyageurs sera réduit de moitié conformément au message sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF 2007-2010 et étant donné qu'une grande partie du matériel roulant servant audit trafic a fait l'objet d'un assainissement sonore. De plus, le bonus-bruit accordé aux véhicules silencieux et fondé sur l'article 5 alinéa 2 de la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la lutte contre le bruit émis par les chemins de fer[1] sera fixé dans les DE-OARF au profit de la sécurité du droit. Se montant actuellement à 1 centime par essieu-kilomètre, il **sera de 0,5 centime par essieu-kilomètre en trafic voyageurs et restera fixé à 1 centime en trafic marchandises**.

- S'agissant de la contribution de couverture en trafic marchandises, deux variantes sont envisageables:

  Variante 1: le montant de la contribution de couverture est fixé de sorte que les **recettes** de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure en Suisse soient **équivalentes** à celles de **2007**, en tablant sur des quantités transportées constantes:

  La contribution de couverture est fixée à **CHF 1,90 par train-kilomètre**. Afin d'inciter à une meilleure utilisation du réseau, un rabais de 20% est accordé sur cette contribution de couverture du vendredi au mardi ; en d'autres termes, le prix arrondi se chiffre à **CHF 1,50 par train-kilomètre**.

  Un supplément de **3 centimes par essieu-kilomètre** est introduit pour le transport de **marchandises dangereuses**. Le BLS a déjà appliqué ce type de supplément, mais y a renoncé pour que l'axe du Loetschberg ne soit pas désavantagé par rapport à l'axe du St-Gothard. La réintroduction de ce supplément, désormais sur les deux axes, se justifie notamment par les frais de mise à disposition de services d'intervention, frais pris en charge par l'infrastructure.

  Variante 2: comme les CFF ont fortement réduit la contribution de couverture pour le trafic marchandises conventionnel depuis 2007, il s'agit d'établir la **neutralité des recettes** selon les chiffres de **2009**, toujours en tablant sur des quantités transportées équivalentes:

  La contribution de couverture est fixée à **CHF 1,10 par train-kilomètre**. Afin d'inciter à une meilleure utilisation du réseau, un rabais de 25% est accordé sur cette contribution de couverture du vendredi au mardi ; le prix arrondi se situe donc à **CHF 0,80 par train-kilomètre**.

  Comme pour la variante 1, un supplément de **3 centimes par essieu-kilomètre** sera introduit **pour le transport de marchandises dangereuses**.

[1] RS 742.144

- La contribution de couverture perçue en trafic voyageurs (TRV)[2] non concessionnaire est fixée à CHF 0,0027 par kilomètre d'offre. Ce taux correspond à celui appliqué par les CFF et le BLS dans leur catalogue de prestations; rien ne justifie une modification de ce taux.

- Afin de compenser les surcoûts que subit le TRV du fait de la réduction du bonus-bruit et de la définition de nœuds supplémentaires, la **contribution de couverture pour le trafic commandé** passera de 14% à **13% des recettes**.

3. Répercussions

Révision OARF décembre 09 – modifications 2009-2010

Secteur	Trafic voyageurs		Divers	Trafic marchandises			Infrastructure		
	TLD	TRV*	(chargem. des autos)	Total	*dont TWC*	*dont TC*	Total	*dont BLS-I*	*dont CFF-I*
Mesure									
Prix de l'énergie: 11->11,9 ct.	+5'700'000	+6'600'000	+500'000	+5'200'000	*+3'000'000*	*+2'200'000*	+23'700'000		
Gares de jonction suppl.		+2'000'000					+2'000'000		
Bonus-bruit V: 1->0,5 ct.	+11'200'000	+7'400'000	+1'000'000				+20'900'000		
CC TRV: 14->13%		-10'100'000	-1'000'000				-58'800'000		
CC march. dangereuses: 3 ct./essieu-km				+10'100'000	*+2'100'000*	*+8'000'000*	+10'100'000		
V2: CC TM, "Niveau 09"				-10'000'000	*+14'900'000*	*-24'900'000*	-10'000'000	*-4'900'000*	*-3'900'000*
V2: somme des répercussions	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+5'300'000	*+20'000'000*	*-14'700'000*	-12'100'000		
V1: CC TM, "Niveau 07"				+13'500'00	*+30'000'000*	*-16'500'000*	+13'500'000	*-3'300'000*	*+17'400'000*
V1: somme des répercussions	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+28'800'000	*+35'100'000*	*-6'300'000*	-12'100'000		

[2] Le trafic voyageurs non concessionnaire comprend principalement les courses occasionnelles du trafic touristique

*) Les données du TRV se réfèrent aux indemnités (planifiées) pour 2009; les données des autres secteurs se fondent sur les comptes 2007.

4. Entrée en vigueur

La modification de l'OARF devrait entrer en vigueur en même temps que les modifications des DE-OARF prévues par l'OFT pour le changement d'horaire de décembre 2009, soit le 13 décembre 2009. Seule la fermeture de la gare de triage de Bienne aura lieu en décembre 2010.