

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire

Modification du ...

Le Conseil fédéral suisse
arrête:

I

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

Art. 12, al. 4

Abrogé

Art. 18 *Principe*

¹ La redevance visée à l'art. 9b LCdF (prix du sillon) se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires.

² Le prix des prestations de base se compose

- a. du prix de base;
- b. de la contribution de couverture;
- c. du prix de l'électricité.

³ Le prix du sillon pour une ligne doit toujours être fixé sans discrimination selon les mêmes barèmes.

⁴ Les différenciations et les rabais autres que ceux prévus aux art. 19 à 22 ne sont pas autorisés. Il est possible de conclure des conventions simplifiant les décomptes, mais il faut pouvoir prouver à tout moment que les tiers ne s'en trouvent pas désavantagés.

Art. 19 *Prix de base*

¹ Le prix de base pour tous les types de transport couvre les coûts marginaux normatifs et tient compte des différents coûts infrastructurels sur le réseau, de la demande et de l'impact environnemental des véhicules.

² L'OFT fixe le prix de base par catégorie de ligne sur la base des indications des gestionnaires de l'infrastructure et le structure selon les coûts générés:

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

³ Le prix de base varie selon:

- a. un coefficient pour chaque sillon lié à la demande;
- b. un coefficient pour chaque sillon lié à la qualité;
- c. un supplément pour arrêt en fonction de la demande;
- d. des suppléments et des rabais en fonction de l'impact environnemental des véhicules;
- e. un rabais pour les courses sur des lignes équipées du dispositif d'arrêt automatique ETCS.

Art. 19a *Coefficients, suppléments et rabais*

¹ Le coefficient lié à la demande pour chaque sillon double le prix de base sur les lignes à voie normale hautement sollicitées du lundi au vendredi de 6h à 9h et de 16h à 19h (heures de pointe). Une ligne est considérée comme hautement sollicitée lorsqu'aux heures de pointe, au moins six trains y circulent par kilomètre de voie principale et par heure. L'OFT publie une liste de ces lignes.

² Le coefficient lié à la qualité de chaque sillon multiplie le prix de base par:

- a. 1,25 pour les sillons du transport concessionnaire de voyageurs longues distances (catégorie A);
- b. 1 pour les sillons du transport du reste du transport concessionnaire de voyageurs (catégorie B);
- c. 0,7 pour les sillons du transport non concessionnaire (catégorie C);
- d. 0,6 pour les sillons impliquant un temps d'attente d'au moins 15 minutes et pour les sillons du transport avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires (catégorie D).

RS

¹ RS 742.122

³ Pour les sillons des lignes de base du Loetschberg et du Saint-Gothard, les facteurs applicables aux catégories C et D sont respectivement 1 et 0,7.

⁴ Le supplément pour arrêt en fonction de la demande est de 2 francs par arrêt sur les lignes à trafic mixte où circulent, en plus du transport régional, au moins douze trains par jour du transport de voyageurs longues distances ou du trafic marchandises suprarégional. L'OFT publie une liste de ces lignes.

⁵ Les suppléments et les rabais en fonction de l'impact environnemental des véhicules sont:

- a. un supplément de 0,3 centime par tonne brute-kilomètre pour les trains à traction thermique qui circulent sur des tronçons électrifiés, à l'exception des courses d'essai, des courses de véhicules historiques et des trains de service des gestionnaires d'infrastructure;
- b. un supplément de 2 centimes par essieu-kilomètre pour les transports de marchandises dangereuses;
- c. un bonus-bruit.

Art. 19b *Bonus-bruit*

¹ A condition d'en faire la demande, l'utilisateur du réseau en trafic marchandises a droit à un bonus-bruit de:

- a. 1 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de freins à disques, de freins à tambour ou de sabots de frein en matériau composite et dont les roues ont un diamètre inférieur à 50 centimètres;
- b. 2 centimes par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de sabots de frein en matériau composite ou de freins à tambour et dont les roues ont un diamètre supérieur ou égal à 50 centimètres;
- c. 3 centimes par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de freins à disques et dont les roues ont un diamètre supérieur ou égal à 50 centimètres.

² Les demandes de bonus-bruit doivent être présentées à l'OFT pour une année civile et au plus tard fin juin de l'année suivante. Elles comprennent:

- a. une liste des véhicules pour lesquels un remboursement ou un bonus-bruit est demandé;
- b. des indications sur l'équipement de freins et sur le diamètre des roues desdits véhicules;
- c. la prestation kilométrique en essieux-kilomètres desdits véhicules.

³ Les demandes approuvées par l'OFT sont présentées aux gestionnaires d'infrastructure concernés.

⁴ Le bonus-bruit est restitué par les gestionnaires de l'infrastructure.

Art. 19c *Dispositif d'arrêt automatique ETCS*

¹ Sur demande, un rabais dépendant des kilomètres parcourus est accordé sur le prix du sillon pour les courses sur les lignes équipées du dispositif d'arrêt automatique ETCS.

² Le rabais est accordé pour des véhicules mis en service avant le 1^{er} janvier 2013 qui ne circulent ni sur le tronçon Mattstetten – Rothrist ni sur les lignes de base du Loetschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri.

³ Les véhicules dont l'équipement ETCS a été subventionné par la Confédération ne peuvent pas bénéficier du rabais.

Art. 19d *Redevance d'annulation*

¹ Si un utilisateur du réseau renonce à utiliser un sillon réservé à des jours isolés, une redevance d'annulation est perçue au lieu du prix du sillon. Cette redevance couvre notamment les frais d'administration occasionnés et contribue à couvrir les frais de mise à disposition.

² La redevance d'annulation se monte à:

- a. 10 centimes par kilomètre en cas de renonciation jusqu'à 61 jours à l'avance;
- b. 50 centimes par kilomètre en cas de renonciation jusqu'à 31 jours à l'avance;
- c. 80 centimes par kilomètre en cas de renonciation jusqu'à 17 heures le jour précédent;
- d. 1 fr. 20 par kilomètre en cas de renonciation après 17 heures le jour précédent;
- e. 10 centimes par kilomètre pour les sillons de la catégorie D pour le transport avec arrêt à une ou plusieurs gares intermédiaires.

Art. 20, al. 1^{bis}, 4 et 5

^{1bis} Dans le transport concessionnaire de voyageurs, la contribution de couverture se calcule selon le produit du transport. Ce produit comprend les recettes de la vente de titres de transport, de réservations, de suppléments et du transport de bagages.

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

⁵ Si la contribution de couverture est fixée dans le cadre d'une mise aux enchères selon l'art. 12, al. 1, c'est ce montant qui est dû.

Art. 20a *Prix de l'électricité*

¹ L'OFT fixe le prix de l'électricité sur la base des indications des gestionnaires d'infrastructure de sorte qu'il n'en résulte pas de coûts non couverts dans l'ensemble.

² Le prix de l'électricité est augmenté de 20 % aux heures de pointe et diminué de 40 % de 22h à 6h.

³ Si les utilisateurs du réseau renoncent à équiper les véhicules de dispositifs de mesure de la consommation d'électricité et à calibrer ceux-ci, les gestionnaires d'infrastructure peuvent fixer des barèmes pour chaque catégorie de train en se basant sur des mesures-type. Cela étant, ils tiennent compte de la consommation d'électricité des dispositifs destinés au confort et du rendement énergétique des véhicules.

Art. 21 *Prestations de base*

¹ Les prestations de base comprennent:

- a. l'utilisation du sillon selon la qualité définie, y compris la régulation de la circulation;
- b. la prise de courant à partir du fil de contact;
- c. la sécurité et la ponctualité du déroulement de l'exploitation sur la ligne, dans les gares et dans les nœuds traversés, y compris les prestations d'informatique et de télécommunications nécessaires à cet effet;
- d. pour les trains voyageurs, l'utilisation d'une voie au bord d'un quai dans les gares de départ et d'arrivée ainsi que dans les gares intermédiaires, compte tenu des exigences du trafic lié à l'horaire et de l'accès des voyageurs aux installations d'accueil de ces gares;
- e. dans le trafic marchandises, l'utilisation de la voie par un train dont la composition reste inchangée entre les points d'arrivée et de départ convenus.

² Le prix des prestations de base est complété par un système de bonus/malus qui sert de mesure incitative à la réduction au minimum des perturbations et à l'augmentation du rendement du réseau ferré. Ce système peut prévoir des peines conventionnelles pour la perturbation de l'exploitation du réseau, une indemnité pour les entreprises touchées par la perturbation et un barème de bonus pour des prestations qui dépassent le niveau de rendement prévu. L'OFT règle les détails.

Art. 22, al. 1, phrase introductive (ne concerne que le texte allemand), let. j et k

- j. information additionnelle de la clientèle;
- k. auxiliaires de travail pour les agents de train afin d'améliorer le déroulement de l'exploitation, notamment vidéosurveillance des bords du quai.

Art. 29a *Dispositions transitoires*

Le rabais visé à l'art. 19c est accordé au plus tard jusqu'au 31 décembre 2024.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse

La Présidente de la Confédération: Micheline Calmy-Rey

La Chancelière de la Confédération: Corina Casanova