



3003 Berne, OFT

Offices cantonaux des transports publics
Union des transports publics
CFF
BLS
SOB
Cargo-ETF
Sillon suisse SA
Commission d'arbitrage dans le domaine des
chemins de fer

Référence du dossier: 151/2010-11-08/207

Votre référence:

Notre référence: vkb

Dossier traité par: Beat von Känel

Berne, le 09 novembre 2010

Audition: modification de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire

Mesdames, Messieurs,

Par le présent courrier, nous vous informons des modifications prévues de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire. Vous trouverez le texte en question en annexe.

1. Résumé

Sur la base de la loi sur les chemins de fer (LCdF)¹, le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)². L'expérience acquise à ce jour a montré qu'il fallait adapter quelques points de l'OARF. Il s'agit notamment des points suivants :

- Précision de la procédure en cas de fermeture de lignes,
- Marche à suivre lorsqu'il y a plusieurs réservations pour un même sillon,
- Autorisation des utilisateurs du réseau à présenter une proposition de modification de l'ordre des priorités selon l'art. 9a LCdF,
- Précisions en matière d'analyse des capacités des lignes surchargées,
- Précisions sur le calcul de la contribution de couverture dans le transport des voyageurs concessionnaire,
- Réglementation relative à la prise en compte des dispositifs de contrôle des trains dans la convention d'accès au réseau.

¹ RS 742.101

² RS 742.122



Référence du dossier: 151/2010-11-08/207

2. Détail des modifications

2.1 Fermeture de lignes (art. 11b)

Il arrive régulièrement que des travaux d'entretien des voies empêchent l'utilisation de sillons convenus entre utilisateur du réseau et gestionnaire d'infrastructure. Il peut en résulter des surcoûts pour l'utilisateur du réseau, que ce soit par le détournement de trains ou par le remplacement des transports par des bus. Le nouvel art. 11b contraint les gestionnaires d'infrastructure à communiquer les fermetures de lignes dans des délais permettant aux entreprises de transport d'adapter leur planification, sans quoi ils doivent prendre en charge les surcoûts liés aux détournements et aux transports de remplacement. Cette réglementation n'est pas applicable aux cas de force majeure. A l'inverse, il n'est pas possible, à l'égard des passagers, de faire passer les fermetures de lignes dues à des travaux pour des cas de force majeure.

2.2 Procédure lors de réservations de même rang (art. 12, al. 1)

Conformément à l'art. 12, al. 1, OARF, lors de réservations de même rang, le gestionnaire d'infrastructure tient compte de celle qui offre la contribution de couverture la plus élevée (soit le revenu le plus élevé du prix du sillon). Depuis la dernière modification de l'OARF, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010³, la contribution de couverture n'est plus perçue en trafic marchandises. Ainsi, le trafic marchandises n'obtient plus le sillon souhaité en cas de réservations de même rang. C'est pourquoi on introduit l'instrument de mise aux enchères. Le sillon est alors attribué à l'entreprise dont l'offre est la plus élevée en combinaison avec la contribution de couverture spécifique au sillon. Cette démarche permet aussi à une entreprise du trafic marchandises d'obtenir un sillon très demandé, à condition d'être prête à faire de la surenchère. L'OFT règlera les détails dans le cadre d'une directive.

2.3 Dommages-intérêts en cas de renonciation à un sillon attribué (art. 12, al. 4)

Si la requérante renonce à utiliser un sillon qui lui est attribué, cela pour des raisons que le gestionnaire d'infrastructure n'a pas à assumer, elle devient redevable de dommages-intérêts. Or la base de calcul de ceux-ci n'était pas claire jusqu'ici. Cette incertitude entraînait des discussions entre gestionnaires d'infrastructure et utilisateurs du réseau. La nouvelle formulation de l'al. 4 remédie à cette incertitude. Les dommages à rembourser sont les frais administratifs, la perte de la contribution de couverture et une partie de la perte du prix minimal. On pense avant tout aux coûts de personnel du service du roulement que le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas réduire à court terme en cas de décommande. L'OFT est aussi chargé de régler les détails dans une directive.

2.4 Modification de l'ordre des priorités (art. 12, al. 5)

L'OFT peut donner la priorité au trafic marchandises sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure au sens de l'art. 9a, al. 3 LCdF (c'est-à-dire compte tenu des intérêts macroéconomiques et de l'aménagement du territoire), lorsque c'est le seul moyen de faire circuler le fret sur le rail. Désormais, les entreprises de transports auront aussi le droit de présenter une telle proposition. La dernière phrase de l'al. 5 est biffée.

³

RO 2009 5959



Référence du dossier: 151/2010-11-08/207

2.5 Lignes surchargées (art. 12a)

Les nouveaux alinéas 5 et 6 déterminent la marche à suivre pour une analyse des capacités. La réglementation intègre les dispositions de la directive 2001/14/CE du 26 février 2001.

2.6 Convention-cadre (art. 12b)

La modification est purement rédactionnelle. A l'art. 12b, al. 1, il s'agit des sillons à attribuer **à l'avenir** et non des sillons déjà attribués.

2.7 Dispositifs de contrôle des trains (DCT)

Les DCT sont aujourd'hui *state of the art* sur le réseau à voie normale suisse. Sur l'initiative de la « Plate-forme accès au réseau », l'OFT a déclaré, en signant la *letter of common understanding*, son intention de créer une base légale pour les DCT dans le cadre de la législation ferroviaire (réunion de la direction du 2.11.2009).

Les prescriptions techniques seront intégrées lors de la révision de l'OCF 2012 dans un nouvel article au chap. 2 « Installations fixes », section 7, « Installations de sécurité et applications télématiques ».

A titre de prescription d'organisation, il semble judicieux de fixer à l'art. 15, nouvelle let. k, OARF, que la convention d'accès au réseau doit régler bilatéralement la collaboration entre infrastructure et utilisateurs du réseau en matière de surveillance des trains DCT.

Au sujet des coûts, aucune nouvelle réglementation n'est prévue suite aux réflexions ci-dessous : L'installation des DCT est considérée comme une dépense d'infrastructure normale que le financement ordinaire selon l'art. 49 LCdF doit couvrir.

L'exploitation des DCT, notamment le personnel du centre d'intervention, peut être prise en compte dans la fixation du prix du sillon en tant que part du personnel du service du roulement selon l'art. 19, let. c, OARF.

2.8 Contribution de couverture (art. 20)

Conformément à l'art. 9b, al. 3, LCdF, la rémunération (prix du sillon) comprend, pour le transport régulier de voyageurs, les coûts marginaux fixés par l'OFT pour la catégorie de ligne et la part fixée par l'autorité concédante des produits du transport. Actuellement, l'OARF ne définit pas davantage quels produits du transport doivent être pris en compte lors du calcul de la contribution de couverture. Cela entraîne des incertitudes pour les gestionnaires d'infrastructure, et c'est pourquoi l'al. 5 définit les recettes déterminantes. L'al. 6 se rapporte à la mise aux enchères introduite à l'art. 12.

2.9 Prestations complémentaires (art. 22)

L'information supplémentaire des voyageurs fait désormais explicitement partie des prestations complémentaires. Il s'agit d'informations allant au-delà des informations de base (circulation des trains, retards, correspondances) et que l'utilisateur du réseau doit commander exprès.

3. Audition

Nous vous prions de faire parvenir votre prise de position dans le cadre de la présente procédure d'audition d'ici au



Référence du dossier: 151/2010-11-08/207

26 novembre 2010

à l'adresse suivante : Office fédéral des transports, division Financement, 3003 Berne (tél. 031 322 57 57, fax 031 322 59 87, E-Mail finanzierung@bav.admin.ch).

Sans réponse de votre part une fois passé ce délai, nous partirons du principe que vous approuvez le projet.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Office fédéral des transports

Peter Füglistaler
Directeur

Annexe : projet de modification d'ordonnance

Copie p.i. à : sn/aa