



CH-3003 Berne, OFT

Destinataires selon liste de distribution

Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Votre référence :

Notre référence : kok

Traité par : Kjell Kolden

Berne, le 21 avril 2010

Nouveau système de prix du sillon – consultation préalable des milieux intéressés

Mesdames, Messieurs,

Dans la perspective d'une révision du système suisse de prix du sillon, l'Office fédéral des transports (OFT) a conduit un groupe de travail qui a développé une proposition. Nous vous remettons ci-joint le rapport ad hoc avec l'annexe pour prise de position. Il s'agit en premier lieu des principes qui régissent la fixation des prix du sillon.

Veuillez noter que la proposition se fonde sur le niveau actuel des prix. Cependant, des indices nous portent à croire que les coûts marginaux normatifs à la base de la proposition sont trop bas. L'OFT analyse en ce moment le besoin supplémentaire à prévoir pour le maintien de l'appareil de production de l'infrastructure. Dans une phase ultérieure, la proposition remaniée en tenant compte de vos réponses et de l'analyse mentionnée fera l'objet d'une consultation publique.

Nous vous saurions gré d'examiner pour l'heure le rapport au sens d'une consultation préalable et de nous envoyer vos réponses à nos questions *d'ici au 31 mai 2010 au plus tard*. MM. Kolden (kjell.kolden@bav.admin.ch; 031 322 57 72) et von Känel (beat.vonkaenel@bav.admin.ch; 031 324 63 38) se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

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

Office fédéral des transports

Max Friedli, Directeur

Office fédéral des transports OFT
Kjell Kolden
Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Adresse postale : 3003 Berne
Tél. +41 (031) 3225772, Fax +41 (031) 3225987
kjell.kolden@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Annexes :

- rapport
- cartes réseau

Liste de distribution :

- GI, ETF avec concession/ accès au réseau, chargeurs, HECH, UTP, cantons, CTP, Sillon Suisse SA
- Gestionnaires de l'infrastructure :
CFF, HBS, HBL, BLS Netz, SOB, Turbo, TPF, TMR, OeBB, TRAVYS, CJ, STB, SZU, ST, DVZO, TRN, BDWM, CFEG, DB Netz, BJR (BOB, BLM, JB, WAB), SEHR, TPC, AB (FW), MBC, BLT, FB, MGI, ASm, LEB, FART, FLP, MIB, MOB (VCh, MVR), NStCM, SEFT, RhB, RBS, zb, WB, WSB, RB, BRB, MG, PB, BVB, SVB, TPG, TN, VBZ (Db), VBG, TL (LO, TSOL)
- Entreprises de transport ferroviaire :
CFF Sàrl, BLS, RA, TILO, RICI, MGB (GGB), HECH (Union des chemins de fer historiques de Suisse), DB Regio, DB Fernverkehr
- Entreprises et organisations du trafic marchandises ferroviaire :
CFF Cargo, BLS Cargo, CR, Hupac, Hangartner, RAlpin, RLC, RFCT, TXLCH, DB Schenker Suisse, ACTS, Swissterminal, VAP, VSMR, Cargo Forum Suisse, Pro Cargo Rail, Swiss Shippers' Council
- Union des transports publics
- Cantons, ZVV, conférence des directeurs cantonaux des transports publics

Copie avec annexes p. i. à :

- OFEV, AFF, sk
- kok (aa)

Interne par pointeur à :

- F, PK, IN, MEP, voj, gim, atr, bot, fea, rit, bea, scl, vkb, sfr, agr



sn/kok, mars 2010

Proposition d'un nouveau système du prix du sillon

Rapport de consultation préalable

Référence du dossier : 601.1/2010-04-07/312

1 Contexte

La directive UE 91/440 ouvre le réseau ferré européen à toutes les entreprises de transport ferroviaire (ETF). Cela implique d'établir des comptes par secteur (trafic, infrastructure). Simultanément, un instrument a été introduit, le prix du sillon (PS), afin de dédommager les gestionnaires de l'infrastructure (GI) des prestations fournies aux ETF.

De par l'accord sur les transports terrestres et la reprise du premier paquet ferroviaire, la Suisse s'est engagée à chercher des solutions en collaboration avec l'UE au sein du Comité mixte afin d'empêcher des contradictions entre le droit européen et le droit suisse. Des principes allant dans ce sens ont déjà été introduits en 1999 avec la réforme des chemins de fer, la modification de la loi sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999 et l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122). Le système du prix du sillon (SPS) appliqué depuis lors a fait ses preuves dans l'ensemble. Néanmoins, le besoin de procéder à des adaptations s'est manifesté progressivement. En 2003, l'Office fédéral des transports (OFT) a chargé un expert externe d'examiner le SPS. Cet expert est parvenu à la conclusion que le SPS devait inciter davantage à protéger l'infrastructure, à économiser de l'énergie, à protéger l'environnement et à diminuer globalement les frais d'exploitation. Les parlementaires Pedrina, Bütiker et Rime ont présenté des motions exigeant de modifier le SPS avec les objectifs suivants :

- Optimiser l'utilisation des capacités
- Mieux répartir les coûts selon le principe de causalité
- Soutenir les mesures écologiques
- Diminuer l'influence du poids du train sur le calcul du PS
- Inciter davantage à la ponctualité
- Décharger le trafic marchandises ferroviaire par un PS plus bas

Le troisième volet de la réforme des chemins de fer 2 met l'accent sur le financement de l'infrastructure. Le PS y joue un rôle important. Dans ce contexte, l'OFT a chargé l'EPF de Zurich de



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

proposer un nouveau SPS. Le projet ad hoc a été présenté à la fin de 2007, puis examiné par un groupe de travail mené par l'OFT et constitué de représentants des gestionnaires d'infrastructure, des cantons et de l'Administration fédérale. Le présent rapport traite des résultats de cet examen.

2 Objectifs

Le nouveau SPS doit notamment atteindre les objectifs suivants :

- Protéger l'infrastructure,
- Économiser de l'énergie,
- Protéger l'environnement,
- Exploiter les capacités de manière optimale,
- Réduire les frais d'exploitation.

Cependant, ces objectifs sont parfois en conflit avec les principales conditions-cadre expliquées brièvement dans ce chapitre.

2.1 Référence au système actuel

Le SPS actuel a fait ses preuves grâce à des prix stables durant plus d'une décennie. Il est transparent, applicable avec précision et de manière équitable tout en étant simple à utiliser.

La proposition doit se référer au système actuel et conserver ses avantages.
--

2.2 Coûts marginaux normatifs

Conformément à l'art. 7, al. 3 de la directive UE 2001/14 déterminante, le PS minimal pour l'accès au réseau doit être « (...) égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ». Le taux des coûts marginaux doit garantir des prix non discriminatoires. L'art. 9b, al. 3 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) décrit le principe en ces termes : « La redevance d'utilisation doit être fixée de manière non discriminatoire et couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon moderne et calculés par l'OFT pour la catégorie de tronçon concernée. » Ces coûts dits marginaux normatifs sont déterminés dans les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF ; RS 742.122.4).



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Des travaux scientifiques menés notamment dans le cadre du projet UE CATRIN ont confirmé que le prix minimal actuel correspond au niveau des coûts marginaux normatifs. Lors de l'établissement des prix, le poids du train (en tonnes brutes-km) semble être trop déterminant. L'audit de réseau des CFF a suscité des doutes quant aux résultats obtenus jusqu'ici ; l'OFT a demandé un deuxième avis qui permettra de déterminer dans quelle mesure les coûts marginaux par unité de prestation (train-km, tonnes brutes-km) sont plus élevés que ceux calculés à ce jour.

Le principe des coûts marginaux normatifs est maintenu. Le prix de l'entretien de la voie lié aux prestations ne devra plus être fondé exclusivement sur le poids ; c'est pourquoi une partie sera désormais calculée en fonction des train-kilomètres (tkm).

2.3 Equilibre des revenus

Le PS est une source de revenus importante pour les GI, mais il ne couvre en premier lieu que leurs coûts marginaux (cf. chiffre 2.2) et, en second lieu (par la contribution de couverture), une part des coûts fixes, ce qui influence indirectement l'ampleur des coûts non couverts de l'infrastructure ferroviaire et indemnisés en vertu de la LCdF. Par ailleurs, la question de savoir dans quelle mesure l'infrastructure doit être subventionnée est d'ordre politique et ne relève pas de la compétence de l'OFT. Il faut dès lors fixer le niveau du PS de sorte que les recettes qu'il génère ne baissent pas par rapport à la situation actuelle s'il n'y a pas davantage de fonds publics disponibles pour l'infrastructure.

Du point de vue des ETF, le PS devrait surtout rester au même niveau pour le trafic marchandises afin de ne pas nuire à l'objectif du transfert de la route au rail. Le Conseil fédéral a donc décidé en 2009 de supprimer la contribution de couverture perçue en trafic marchandises ; cette décision reste valable. En TRV, on visera un résultat équilibré ; dans le cas contraire, les coûts non couverts du TRV augmenteraient ou baisseraient, ce qui signifie qu'ils grèveraient ou délésteraient les commanditaires de ce trafic (Confédération et cantons).

La proposition vise à maintenir l'équilibre des recettes des GI au niveau actuel (calculé sur la base des données de 2009 sans perception d'une contribution de couverture en trafic marchandises).



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

2.4 Différenciations

Si le nouveau SPS doit fournir davantage d'incitations, la meilleure solution consiste à appliquer des prix différenciés. Si l'on optait pour une différenciation en fonction de la demande, il se pourrait que pour certains trains, le PS ne couvre pas les coûts marginaux alors que d'autres entreprises acquitteraient un PS dépassant nettement les coûts marginaux.

Le principe selon lequel les trains de marchandises ne sont pas soumis à une contribution de couverture ne pourra plus être appliqué à chaque train mais restera valable pour le trafic marchandises global vu le principe de l'équilibre des recettes (chiffre 2.3).

La différenciation doit refléter ce que les entreprises sont prêtes à payer, mais elle doit aussi tenir compte des différences de qualité entre les tronçons et les sillons tout en respectant les conditions-cadre indiquées telles que l'équilibre des recettes/des coûts, l'absence d'effets de pilotage et la compétitivité du trafic marchandises.

2.5 Energie

Le prix de l'énergie consommée fait partie intégrante du SPS. Il est important que la vente de courant de traction soit financièrement neutre pour les GI. Le prix correspond aux prix réels du marché et tient compte des pointes de demande. Il subsiste un intérêt à ce que les prix restent stables.

La proposition ne doit rien changer aux principes ni au niveau des prix concernant l'énergie.

3 Résultats du groupe de travail : la proposition en bref

Sous la direction de l'OFT, le groupe de travail 2+ s'est penché sur la proposition d'un nouveau système de prix du sillon suisse, de novembre 2007 et sur cette base, il a élaboré lui-même une autre proposition. Le présent chapitre expose les différents éléments du PS. Le développement concret et le montant des différents éléments du PS doivent encore être définis et feront l'objet de discussions. La figure 1 indique graphiquement la structure du nouveau SPS.



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

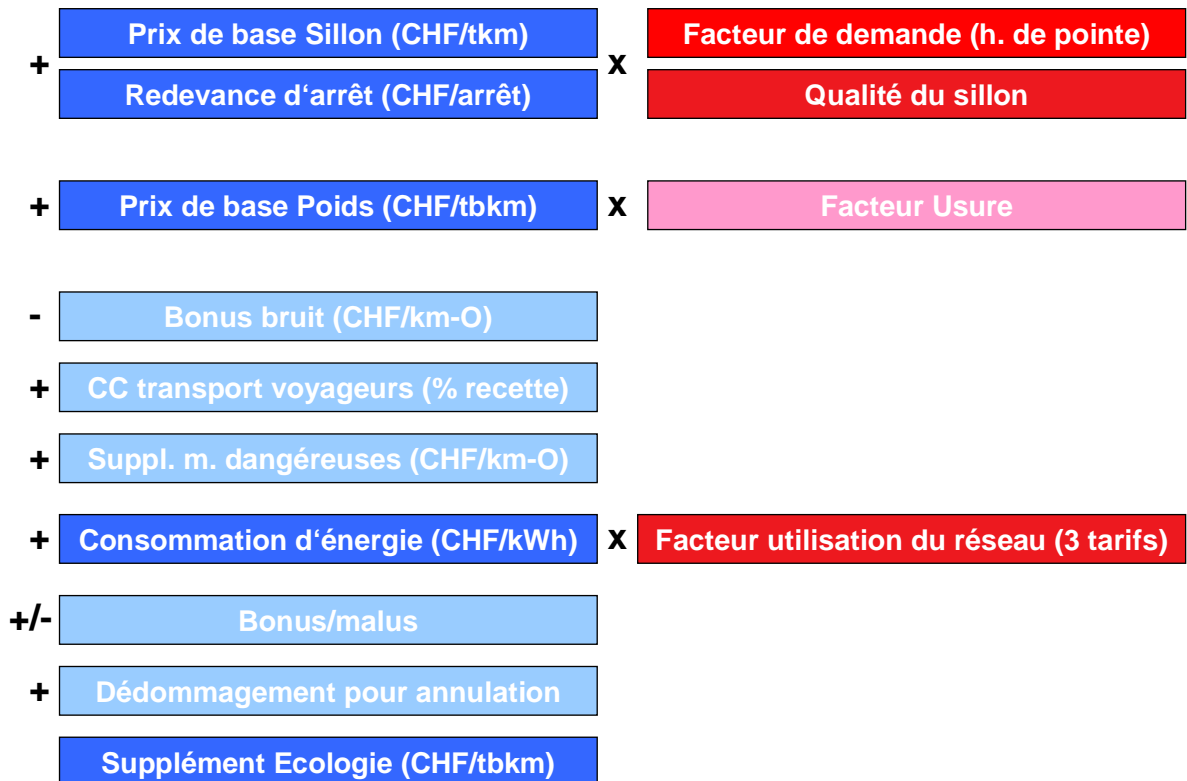


Figure 1 : structure du nouveau SPS (éléments de prix à déterminer par l'OFT)

3.1 Présentation des éléments du PS proposés

a) Prix de base Sillon

Considérations : le prix de base Sillon couvre les frais d'exploitation que reflète le SPS actuel dans les prix du service du roulement et de l'entretien des installations électriques ainsi que dans la redevance nodale. Une différenciation rudimentaire des prix est estimée judicieuse. Par conséquent, les lignes sont réparties en trois catégories (NLFA, réseau principal et secondaire). Il n'est pas opportun de procéder à une différenciation selon la capacité, car le rapport avec les coûts marginaux



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

n'est pas établi. La répartition doit donc être basée sur des caractéristiques qualitatives telles que les possibilités de croisement et le taux d'utilisation des installations.

Mise en œuvre technique : pour chaque train, il faut payer un prix de base par train-km différencié selon la ligne (conformément à la carte du réseau). Ce prix est multiplié par des facteurs de demande et de qualité du sillon. La différence de prix entre les réseaux A et B s'explique par les investissements liés à l'exploitation, à l'entretien, à l'alarme et au sauvetage. Elle correspond au supplément appliqué actuellement pour l'utilisation du tunnel de base du Loetschberg. Le réseau C se limite aux lignes à voie unique et au faible standard d'équipement.

Réseau A Tunnel avec centrale d'exploitation propre :	CHF 3,15/tkm;
Réseau B (réseau principal) :	CHF 1,15/tkm;
Réseau C (réseau secondaire) :	CHF 0,85/tkm;
Réseau D (tram sans installations de sécurité) :	CHF 0,45/tkm

b) Redevance d'arrêt

Considérations : l'idée d'une redevance d'arrêt axée sur les coûts telle que la propose l'EPF (pour financer les gares et les arrêts) est rejetée. Ce genre de taxe toucherait surtout les commanditaires (par le biais de l'indemnisation du TRV) qui financent également les installations d'accueil.

On propose ici un élément de contribution de couverture lié aux capacités, étant donné que chaque arrêt (sur les lignes à trafic mixte) consomme des capacités de sillons. Sans trafic mixte, la redevance d'arrêt n'a pas de sens et n'est pas perçue. Elle se répercute notamment sur les dépenses des offres du TRV. En trafic marchandises, on favorise le principe « rouler sans s'arrêter ». Il n'y aura que peu de changements en ce qui concerne le trafic des voyageurs longues distances.

Mise en œuvre technique : la redevance d'arrêt est perçue sur les lignes à trafic mixte (en sus du TRV, au moins 12 trains du trafic longues distances ou marchandises par jour) conformément à la carte du réseau et multipliée – par analogie au prix de base Sillon – par des facteurs de demande et de qualité du sillon. Cette redevance est applicable uniquement aux arrêts commandés et planifiés pour des raisons d'exploitation ; les arrêts imposés par l'infrastructure ne sont pas imputés.

Redevance d'arrêt = CHF 1,50 par arrêt sur les lignes à trafic mixte conformément à la carte du réseau
--



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

c) Facteur de demande

Considérations : il s'agit peut être du plus important instrument d'incitation du point de vue des GI. Cependant, la différenciation proposée par l'EPF est jugée trop faible. Simultanément, il s'agit de ne pas distendre la complexité des calculs du PS. On considère qu'il est approprié de doubler le prix de base en fonction de la ligne aux heures de pointe afin d'obtenir un effet de régulation. La redevance n'a guère d'effet de régulation sur le trafic cadencé. Mais celui-ci est compensé à d'autres heures de la journée ou de la nuit, et il profite du fait que d'autres trains optent pour des sillons en dehors des heures de pointe.

Mise en œuvre technique : le prix de base Sillon et la redevance d'arrêt sont doublés aux heures de pointe sur les lignes à forte fréquentation. Pour la perception du facteur de demande, il est décisif de savoir à quel moment un train quitte un point d'exploitation.

Facteur de demande conformément à la carte du réseau = 2
Valable aux heures de pointe (du lundi au vendredi entre 6h et 9h ainsi qu'entre 16h et 19h).

d) Qualité du sillon

Considérations : les ETF sont prêtes à payer un certain prix en fonction de la qualité des sillons. Dans la pratique toutefois, le choix est restreint tant du côté des GI que des ETF, car la réglementation des priorités conformément à l'art. 9a LCdF est déterminante pour l'attribution des sillons. Le facteur Qualité du sillon doit tenir compte de cet état de fait et dédommager notamment le trafic marchandises des désavantages qu'il subit.

Mise en œuvre technique :

Le facteur Qualité du sillon est multiplié par les autres éléments du PS relatifs au sillon (prix de base Sillon, redevance d'arrêt et facteur de demande). Les trains sont répartis en cinq catégories.

Catégorie A (trafic des voyageurs longues distances concessionnaire):	facteur 1,2
Catégorie B (trafic régional des voyageurs concessionnaire, TRV):	facteur 1,0
Catégorie C (trafic marchandises et trafic voyageurs non concessionnaire):	facteur 0,9
Catégorie D (trains de locomotives, trafic marchandises avec temps d'attente):	facteur 0,8
Catégorie E (trafic d'apport en trafic par wagons complets isolés):	facteur 0,7

Les sillons pour trains de marchandises comprenant des temps d'attente involontaires de plus de 15 minutes (un sillon est paralysé par un transport prioritaire) sont attribués à la catégorie D.



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

e) Prix de base Poids

Considérations : selon les dernières connaissances acquises, l'usure dépend moins du poids que ce que l'on admettait jusqu'ici. Il faut donc réduire le prix par tonne brute-km perçu pour l'entretien lié aux prestations. Pour couvrir les coûts marginaux, cette diminution est compensée dans le prix de base Sillon dépendant de la distance parcourue.

Il serait envisageable de répartir les coûts de manière encore plus précise et en reflétant davantage la vérité des coûts à l'aide d'un facteur Usure. La prise en compte de la qualité du matériel roulant serait une nouveauté. Mais à l'heure actuelle, il manque les données de base permettant de déterminer un tel facteur. Cette option est donc retenue à titre d'éventualité.

Mise en œuvre technique :

Pour chaque train, il faut acquitter un prix de base par tonne brute-kilomètre. Comme jusqu'ici, on continuera de distinguer entre les chemins de fer à superstructure légère (lignes de tram) et les autres chemins de fer.

Chemins de fer à superstructure légère :	0,0014 CHF / tb-km
Tous les autres chemins de fer (règle générale):	0,0018 CHF / tb-km

Le prix de base peut être multiplié par un facteur Usure (similaire au facteur Qualité du sillon). Pour l'instant, il reste fixé à 1 pour tous les trains, c'est-à-dire qu'il n'a pas d'influence sur le prix du sillon.

f) Bruit

Considérations : le bonus bruit est déjà fonctionnel. Il a été réduit de moitié depuis le 1^{er} janvier 2010 dans le trafic voyageurs, car la plupart des véhicules sont équipés de matériel silencieux. La politique se concentre surtout sur le trafic marchandises. L'efficacité du bonus est restreinte tant que les Etats n'établissent pas, de leur côté, de différenciation du prix du sillon. Malgré tout, la Suisse désire maintenir ce bonus bruit. Des questions restent à éclaircir en ce qui concerne sa concrétisation dans le nouveau SPS.

Il serait souhaitable de pouvoir saisir les trains entiers (et non les wagons isolés). A l'avenir, des points de mesure pourront enregistrer les émissions sonores exactes de chaque train ainsi que d'autres caractéristiques. Mais la technologie n'est pas encore assez avancée et l'on présume que les coûts du recensement des données sont élevés. En comparaison, le système actuel est simple et transparent. Sur la base de celui-ci, l'EPF a proposé de passer à un système plus différencié.



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Conclusion : le nouveau SPS conservera le principe de la différenciation des prix en rapport avec les émissions sonores. La réalisation concrète de cette différenciation reste encore ouverte. Du point de vue actuel, le système appliqué aujourd'hui constitue la meilleure solution, mais on continue à chercher des solutions de rechange et des possibilités de perfectionnement.

Mise en œuvre technique : cet élément du PS est conservé dans sa forme actuelle. Pour des raisons pratiques, on préfère le bonus au malus.

Trafic voyageurs :	0,005 CHF/essieu-kilomètre
Trafic marchandises :	0,010 CHF/essieu-kilomètre

g) Contribution de couverture Recettes du transport des voyageurs

Considérations : la contribution de couverture liée aux recettes, perçue en transport de voyageurs, incite les GI à fournir de bonnes prestations aux ETF, car un système fiable attire la clientèle du rail et génère davantage de revenus. Par ailleurs, cet élément permet de piloter la contribution aux coûts fixes de l'infrastructure que doivent verser les différents types de transport. Les conditions-cadre financières peuvent ainsi être respectées : le taux de la contribution sera réduit par rapport au niveau actuel afin de conserver la neutralité budgétaire. On renonce à d'autres compensations par des éléments supplémentaires différenciés du PS.

Mise en œuvre technique : cet élément du PS est conservé dans sa forme actuelle. En trafic voyageurs concessionnaire, la contribution continuera d'être perçue sur la base des recettes du trafic, mais à un taux plus faible ; pour le trafic non concessionnaire, elle sera perçue sur la base des kilomètres d'offre.

Trafic longues distances :	6% des recettes du trafic
TRV :	8% des recettes du trafic

h) Supplément marchandises dangereuses

Considérations : cet élément du PS a été appliqué pour la dernière fois dans le catalogue de prestations 2004 ; à ce moment-là, il était couvert dans une large mesure par des subventions du prix du sillon. Le supplément est judicieux car il tient compte du principe de causalité : le transport de marchandises dangereuses génère des coûts spécifiques (p. ex. protection d'entreprise, restriction de l'exploitation et frais de mise à disposition des services de protection cantonaux). Ce supplément rend indirectement d'autres transports de marchandises plus avantageux. La mesure est réalisable et applicable à peu de frais.



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Mise en œuvre technique : un supplément uniforme par essieu-kilomètre est appliqué aux wagons circulant selon le RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses).

Supplément marchandises dangereuses = 0,03 CHF/essieu-kilomètre

i) Consommation d'énergie

Considérations : le prix de l'énergie continue de faire partie du SPS. Etant donné qu'il est très important pour l'accès au réseau, il reste facturé dans le prix du sillon. Cependant, il doit être marqué clairement comme une composante à part entière du prix (il ne doit donc plus être compris dans le prix de base), notamment pour faciliter la comparaison des prix à l'étranger. Le prix correspond aux prix réels du marché compte tenu des hypothèses et des conditions qui ont présidé à la création de l'actuel domaine CFF Energie ; il tient également compte des pointes de demande qui ont lieu, dans une large mesure, aux mêmes heures que dans les transports. Nouveauté : en sus des tarifs diurne et nocturne, un troisième échelon tarifaire est introduit pour les heures de pointe.

Mise en œuvre technique : l'OFT continuera de fixer un prix par kWh en accord avec CFF Energie (arrêté du Conseil fédéral du 27 juin 2001 sur l'assainissement des CFF, Partie II). Le prix reste fixé au niveau actuel.

Heures de pointe (lun – ven entre 6h et 9h ainsi qu'entre 16h et 19h):	facteur 1,2
Tarif normal (entre 9h et 16h ainsi qu'entre 19h et 22h):	facteur 1,0
Tarif nocturne (entre 22h et 6h):	facteur 0,6

Il n'y a pas d'heures de pointe le samedi ni le dimanche, seul le tarif normal est applicable entre 6h et 22h.

Par souci de simplicité, les heures de pointe sont définies comme pour c) facteur de demande.

j) Bonus/Malus

Considérations : l'art. 11 de la directive UE 2001/14 prévoit que les systèmes des prix du sillon « encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire les défaillances au minimum et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions. » La Commission UE confirme que le système de bonus-malus a une haute



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

priorité, puisqu'elle a reproché, en rapport avec le premier paquet ferroviaire, à plusieurs Etats-membres de ne pas avoir mis en œuvre cette disposition.

L'art. 21, al. 2, de l'OARF actuelle prévoit déjà un système de bonus-malus. Il s'agit essentiellement d'inciter à réduire les perturbations à un minimum et à augmenter les performances du réseau ferré. Cependant, un système de bonus-malus n'a pas encore été introduit et il manque une proposition concrète. Dans ce contexte, les pondérations entre équité et frais administratifs sont accompagnées d'effets incitatifs qu'il faut en l'occurrence examiner de près.

Mise en œuvre technique : à définir. Pour des raisons pratiques, le système ne serait vraisemblablement applicable qu'aux GI et aux ETF qui font état de trafic important et régulier (p. ex. à partir de 100'000 trains-km/année).

k) Dédommagement pour annulation

Considérations : les annulations de commande de sillons attribués entraînent des frais administratifs pour les GI. A cela s'ajoutent d'éventuelles pertes de gain. L'idée est de donner un « statut plus élevé » au dédommagement pour annulation au moyen du SPS dans l'OARF, où actuellement il est uniquement retenu que les chemins de fer peuvent exiger des dommages-intérêts.

Mise en œuvre technique : la proposition correspond au nouveau catalogue de prestations 2011 et prévoit une taxe basée sur les sillons-kilomètre, différenciée selon la date de l'annulation. La réglementation sera applicable à tous les trains, avec quelques exceptions conformément au catalogue de prestations. Si l'annulation et la modification de la commande de sillons n'entraînent pas de pertes de gain pour le GI, il y a lieu d'appliquer la taxe forfaitaire de modification de 200 CHF.

Annulations 61 jours et plus avant le jour de circulation	0,10 CHF/sillon-kilomètre
Annulations de 31 à 60 jours avant le jour de circulation	0,50 CHF/sillon-kilomètre
Annulations de 30 jours à la veille du jour de circulation (17h00)	0,80 CHF/sillon-kilomètre
Annulations (après 17h00 la veille du jour de circulation)	1,20 CHF/sillon-kilomètre

l) Supplément Ecologie

Considérations : le supplément Ecologie correspond au supplément actuel perçu conformément à l'art. 1, al. 1, let. a, DE-OARF pour les trains à traction thermique sur les lignes électrifiées. Il n'est pas perçu pour générer d'importants revenus mais pour créer des incitations : l'objectif est de rendre les trains de marchandises à traction thermique (diesel) financièrement moins intéressants que les trains à traction électrique.



Référence du dossier : 601.1/2010-04-20/442

Mise en œuvre technique : cet élément du PS est conservé dans sa forme actuelle.

Supplément Ecologie = 0,003 CHF/tb-km sur les lignes électrifiées

3.2 Eléments du PS rejetés

Certains éléments du PS que l'EPF a proposés doivent être rejetés pour des raisons de principe. D'autres ne sont pas réalisables. Mais la plupart peuvent être mis en œuvre moyennant adaptation. Le groupe de travail conseille une différenciation plutôt modérée.

Ecart de vitesse

L'EPF envisageait de définir une fourchette de vitesse afin d'utiliser les capacités de manière optimale pour chaque tronçon. Les trains qui s'écarteraient de cette fourchette de vitesse paieraient un supplément. Dans la pratique, les GI ne souhaitent pas homogénéiser les trafics sur le réseau de tronçons actuel, puisqu'ils tiennent de toute façon compte des différences de vitesse et de la politique des arrêts lors de l'attribution des sillons. Les écarts par rapport au plan entraînent d'importants problèmes de capacité que l'on peut compenser par un système de bonus-malus.

Qualité de la voie

Dans le but de répartir les coûts en fonction du principe de causalité, l'étude de l'EPF propose d'introduire un facteur qui tienne compte des exigences des différents trafics des trains ou plutôt des coûts marginaux liés à l'utilisation d'un tronçon. La proposition a été rejetée car le groupe de travail estime que la différenciation proposée n'est pas réalisable.

Utilisation de la voie

La prise en compte des qualités du matériel roulant comme facteur d'usure constituerait une nouveauté et semble judicieuse, mais n'est pas jugée réalisable. Selon l'étude de l'EPF, il faut procéder à de vastes travaux de recherche avant de pouvoir répartir le matériel roulant en des catégories de véhicules adéquates. Malgré tout, le groupe de travail propose de garder en option un facteur relatif au véhicule pour le prix de base Poids ; à l'heure actuelle, ce facteur reste à la valeur 1 pour tous les trains.



4 Répercussions

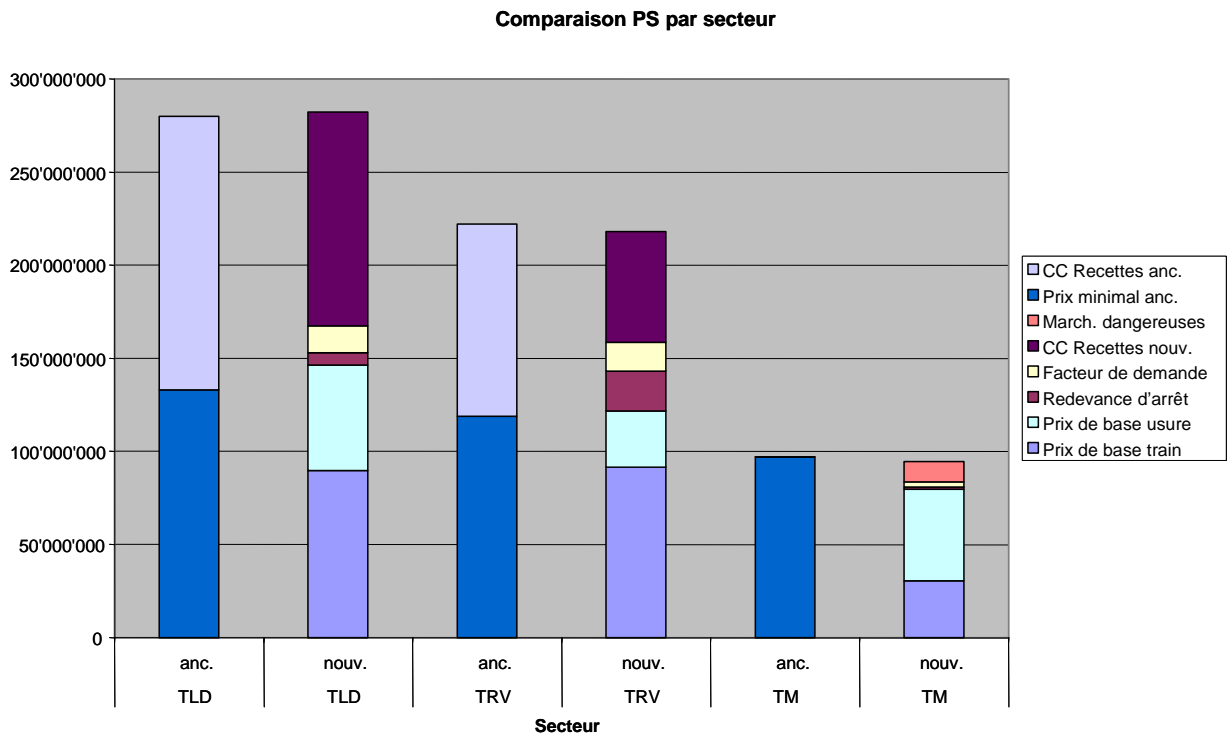


Figure 2 : comparaison des prix du sillon par secteur entre le système actuel et le nouveau système

La figure 2 présente la composition de l'ensemble des revenus annuels des prix du sillon dans les secteurs trafic longues distances (TLD), TRV et trafic marchandises (TM) selon le système actuel et le système proposé. Le SPS proposé permet d'atteindre un résultat équilibré par rapport à aujourd'hui et ce, pour tous les secteurs (infrastructure, trafic longues distances, TRV et trafic marchandises). Dans les secteurs mêmes, les différenciations permettent de répartir les coûts en *respectant davantage le principe de causalité*.

Les prix du sillon sont différenciés en fonction de la capacité, du nombre d'installations des lignes et de la qualité des sillons des types de train. Ainsi, le prix du sillon-kilomètre pour un train RER circulant aux heures de pointe sur une ligne très fréquentée sera nettement plus élevé que celui d'un train régional sur une ligne secondaire. En ce qui concerne le trafic marchandises, la nouvelle solution proposée avantage les trains lourds par rapport aux trains légers. A long terme, le SPS crée des incitations pour les ETF en rapport avec le choix des sillons et des véhicules, et du point de vue de la planification en matière de structuration de l'offre (p. ex. nouveaux arrêts); s'agissant de l'infrastructure, les incitations se reflètent dans un entretien optimisé.



5 Bilan

Généralités : les objectifs essentiels sont atteints

Le présent projet constitue une réforme, pas une révolution. Il introduit de nouveaux instruments à effet de régulation. La différenciation des prix a pour but d'améliorer la vérité des coûts et d'influencer le comportement des parties concernées, du moins à moyen et à long terme. Modérées, les différenciations permettent de collecter des expériences aux répercussions financières supportables. S'agissant des objectifs cités au chiffre 2, notamment l'*exploitation des capacités*, le bilan est positif.

Ainsi le facteur de demande exploite jusqu'à un certain point la disposition des clients à payer davantage aux heures de pointe et contribue, avec la redevance d'arrêt, à une utilisation optimale des capacités existantes. En même temps, les GI sont dédommagés des frais accrus occasionnés par un réseau saturé. A long terme, la redevance d'arrêt peut créer des incitations lors de la planification de l'offre et revêtir une certaine importance, par exemple lors de la mise en place de nouveaux arrêts le long des lignes à forte fréquentation. Les GI accorderont en outre des prix plus bas au trafic marchandises grâce au facteur Qualité des sillons, ce qui rendra les « sillons restants » indirectement plus avantageux et, partant, mieux exploités.

L'objectif *Protection de l'infrastructure* sera atteint une fois établies les bases techniques permettant de différencier le prix de base Poids en fonction du matériel roulant. Les chemins de fer *économisent de l'énergie* au moins indirectement par des prix différenciés quant à l'acquisition de courant électrique. Le bonus-bruit et le supplément pour traction thermique, déjà appliqués, contribuent à la *protection de l'environnement*. Il s'agit de renforcer les incitations à réduire le bruit. Enfin, un système de bonus/malus permet de réduire les perturbations du réseau et, par conséquent, les *frais d'exploitation*.

Questions ouvertes : facteur Usure, bruit, bonus/malus, contribution de couverture TRV ; niveau

Les grandes lignes du nouveau SPS ayant été présentées ci-dessus, il reste à élucider la question de l'agencement de certains éléments. A ce sujet, nous renvoyons aussi aux descriptions du chiffre 3.1. Il s'agit notamment du facteur d'usure différencié selon les véhicules, de l'élément dépendant du bruit et du système de bonus/malus. Tous ces éléments sont prévus, mais leur mise en œuvre pratique souhaitée présuppose la présence de données qui ne sont pas encore disponibles. C'est pourquoi ils sont conservés tels quels dans le présent projet, mais l'OFT continuera de les traiter.

L'OFT vérifiera également le remplacement de la contribution de couverture du TRV liée aux recettes ainsi que les coûts marginaux en général, qui sont déterminants pour le niveau des prix du sillon.



6 Catalogue de questions

Généralités

1. La solution proposée permet-elle d'atteindre les buts de la réforme du prix du sillon ?

Incitations à une meilleure exploitation de l'infrastructure

2. L'infrastructure fournit les meilleures performances lorsque tous les trains circulent à la même vitesse. Chaque arrêt d'un train sur les lignes de trafic mixte consomme des capacités. La redevance d'arrêt et le facteur Qualité du sillon visent à créer des incitations en ce sens. Ces deux éléments sont-ils propres à réaliser l'objectif ?

3. Le facteur de demande vise à orienter des trains vers les heures creuses. Cet élément du prix du sillon aura-t-il l'effet escompté ?

Incitations à l'écologie

4. Le bonus-bruit incite à utiliser du matériel roulant silencieux. En combinaison avec les mesures subventionnées par la Confédération, ce bonus contribue-t-il à réduire le bruit des chemins de fer ?

Incitations à améliorer la qualité

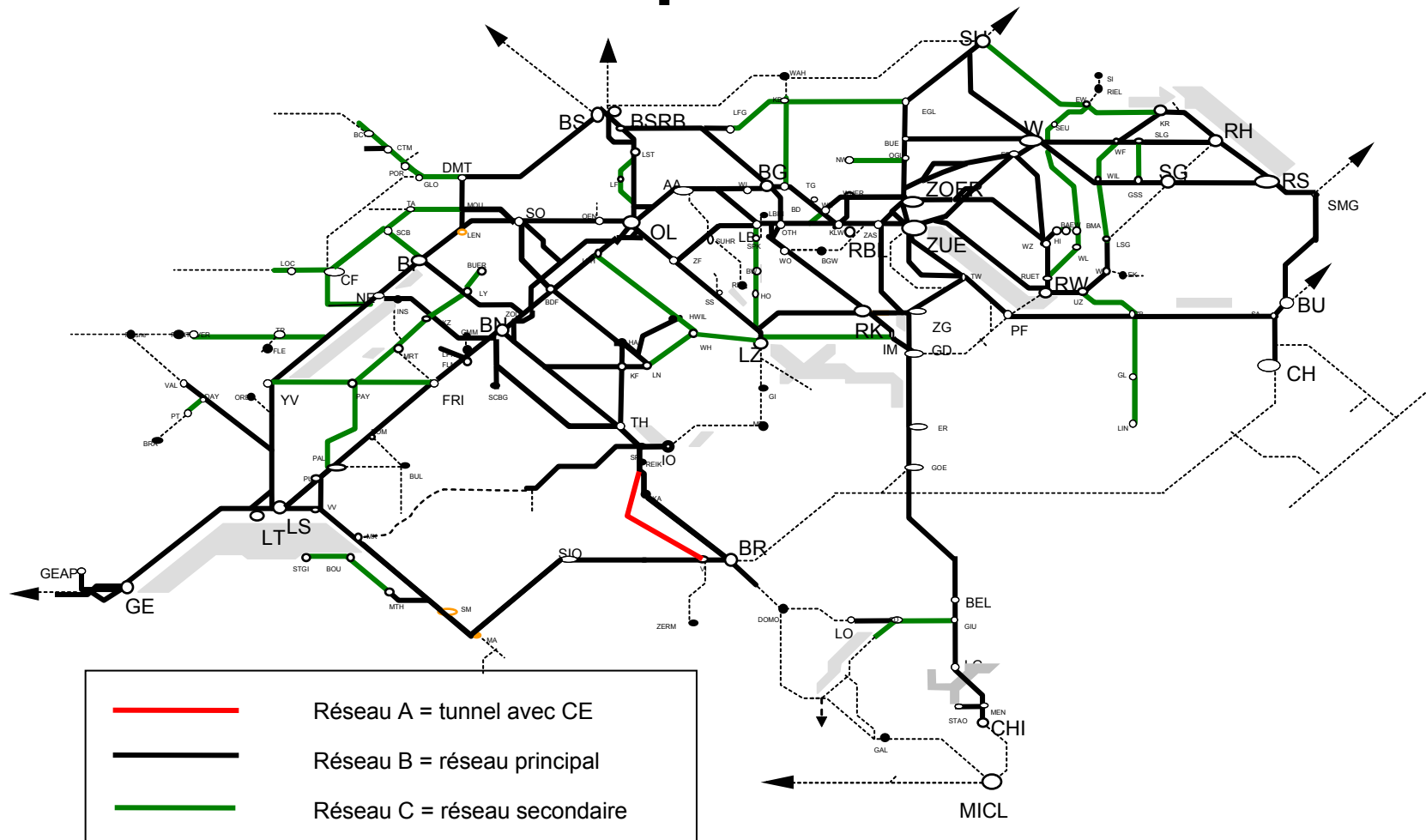
5. Le droit actuel prévoit déjà un système de bonus-malus. Cependant, celui-ci n'a pas été mis en œuvre jusqu'ici. La présente réforme du prix du sillon prévoit d'introduire définitivement le système de bonus-malus. Êtes-vous favorables à ce projet ?

Autres éléments

6. L'étude de l'EPF¹ propose d'autres éléments du prix du sillon, notamment la prise en compte de la qualité et de l'usure de la voie. Ces deux éléments ont été résumés dans le facteur Usure. Ce dernier n'est pas appliqué car, à notre avis, les conditions préalables requises ne sont pas encore remplies. Êtes-vous d'avis qu'il faut introduire le facteur Usure immédiatement ?

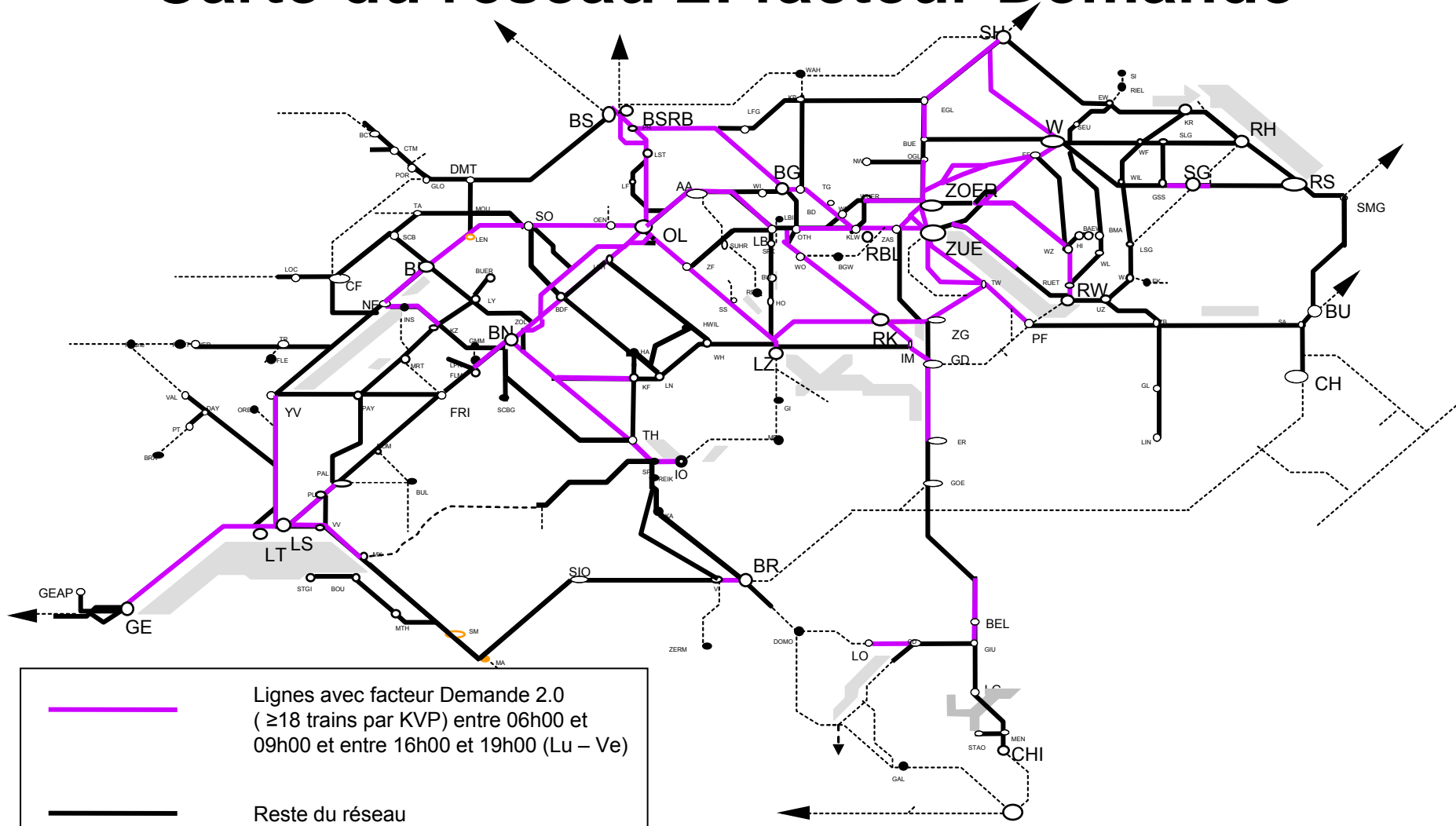
¹ Weidmann, Ulrich; Wichser, Jost; Schmidt, Philipp (2008) Systemvorschlag für ein neues schweizerisches Trassenpreissystem, Schriftenreihe des IVT (137), Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Zürich

Carte du réseau 1: prix de base Train



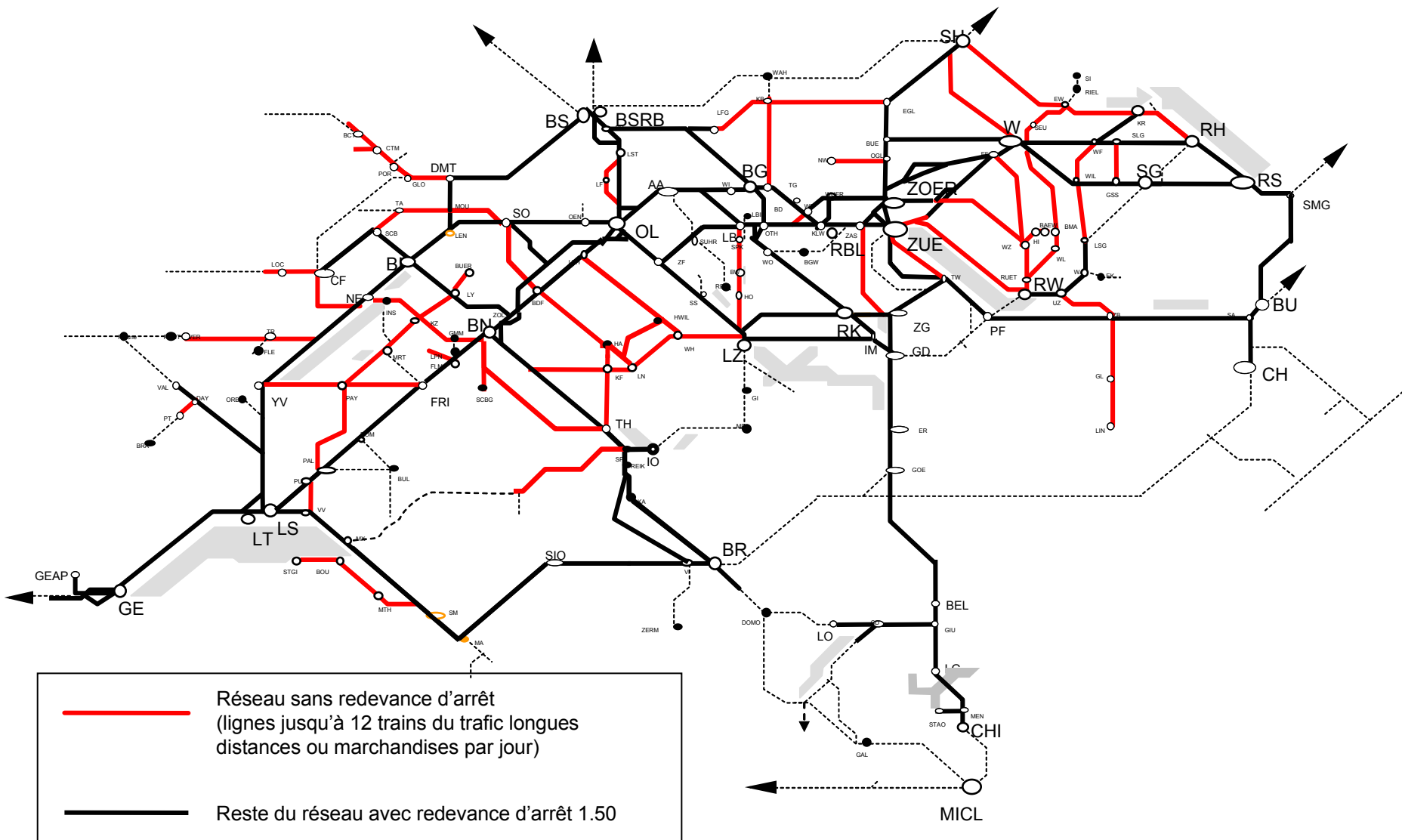
La carte du réseau comprend uniquement les lignes des gestionnaires d'infrastructure CFF SA, THURBO, STB, chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Ville (HBS), du canton de Bâle-Campagne et BLS Réseau SA – sans réseau D (tramways).

Carte du réseau 2: facteur Demande



La carte du réseau comprend uniquement les lignes des gestionnaires d'infrastructure CFF SA, THURBO, STB, chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Ville (HBS), du canton de Bâle-Campagne et BLS Réseau SA.

Carte du réseau 3: redevance d'arrêt



La carte du réseau comprend uniquement les lignes des gestionnaires d'infrastructure CFF SA, THURBO, STB, chemins de fer portuaires du canton de Bâle-Ville (HBS), du canton de Bâle-Campagne et BLS Réseau SA.