



# Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

## Modification du ...

---

CE TEXTE N'A PAS ENCORE  
FAIT L'OBJET D'UNE  
PUBLICATION OFFICIELLE

*Le Conseil fédéral suisse*  
*arrête:*

I

L'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire<sup>1</sup> est modifiée comme suit:

### *Remplacement d'une expression*

Dans tout l'acte, «gestionnaire de l'infrastructure» est remplacé par «gestionnaire d'infrastructure» et «gestionnaires de l'infrastructure» par «gestionnaires d'infrastructure».

### *Art. 5, al. 3*

<sup>3</sup> Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies à l'annexe 1.

### *Art. 5a*            **Garanties financières pour les gestionnaires d'infrastructure** (art. 8d, al. 1, let. b, LCdF)

L'OFT peut habiliter un gestionnaire d'infrastructure à exiger d'une entreprise de transport ferroviaire une garantie financière pour les prix du sillon des deux mois suivants sous forme d'un paiement anticipé ou d'une garantie bancaire, si l'entreprise de transport ferroviaire ne dispose pas d'une garantie bancaire ou d'une caution au sens de l'annexe 1, ch. 4, et qu'elle:

- a. est en retard de paiement pour deux échéances espacées d'au moins 30 jours;
- b. demande à nouveau l'accès au réseau après une résiliation de la convention d'accès au réseau par le gestionnaire d'infrastructure en raison d'un retard de paiement, ou

<sup>1</sup> RS 742.122

- c. ne paiera très vraisemblablement pas le prix du sillon dans les délais, selon une évaluation de la solvabilité effectuée par un organisme de contrôle indépendant.

*Art. 5b*

*Ancien art. 5a*

*Art. 9a, titre et al. 3*

Contenu

<sup>3</sup> *Abrogé*

*Art. 9b* Obligations des gestionnaires d'infrastructure

<sup>1</sup> Lors de l'établissement d'un nouveau plan d'utilisation du réseau, les gestionnaires d'infrastructure adaptent si nécessaire les plans d'utilisation du réseau existants.

<sup>2</sup> Ils publient le plan d'utilisation du réseau sous forme électronique.

*Art. 11b, al. 2 à 6*

<sup>2</sup> Le gestionnaire d'infrastructure détermine, après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des commanditaires du transport concessionnaire de voyageurs, les transports de remplacement et les déviations. Les chaînes de transport doivent être garanties. Les horaires adaptés doivent être publiés au moins deux mois à l'avance. Aucun coût supplémentaire ne peut être répercuté sur les voyageurs, les expéditeurs ou les destinataires.

<sup>3</sup> Le prix du sillon est fonction des prestations effectivement fournies.

<sup>4</sup> En transport concessionnaire de voyageurs sur les lignes à voie normale, le gestionnaire d'infrastructure assume ses propres coûts et les coûts de remplacement des trains. L'entreprise de transport ferroviaire assume ses propres coûts.

<sup>5</sup> Dans les autres transports, le gestionnaire d'infrastructure indemnise les entreprises de transport ferroviaire à hauteur des surcoûts des prestations de transport liés à la déviation. L'OFT règle le calcul de l'indemnité.

<sup>6</sup> Si le gestionnaire d'infrastructure n'a pas communiqué la fermeture dans les délais, il indemnise forfaitairement les entreprises de transport ferroviaire des surcoûts et des pertes de recettes. L'OFT règle le calcul du forfait.

*Art. 14, al. 4, 1<sup>re</sup> phrase*

<sup>4</sup> Si la perturbation entraîne une fermeture du tronçon qui dure plus de trois jours, le gestionnaire d'infrastructure détermine la part de trafic marchandises des différentes entreprises de transport ferroviaire sur le tronçon concerné et sur le tronçon d'évitement. ...

*Art. 19d, al. 2*

<sup>2</sup> La redevance d'annulation se calcule à partir du prix de base lié au sillon conformément à l'art. 19, al. 3, let. a à c, multiplié par les coefficients suivants:

- a. 0,2 en cas de renonciation 60 jours à l'avance;
- b. 0,5 en cas de renonciation entre 60 et 31 jours à l'avance;
- c. 0,7 en cas de renonciation entre 30 et 5 jours à l'avance;
- d. 0,8 en cas de renonciation entre 4 jours et 24 heures avant l'heure de départ prévue du train;
- e. 1 en cas de renonciation dans les 24 heures précédant l'heure de départ prévue du train;
- f. 2 en cas de renonciation après l'heure de départ prévue du train.

*Art. 19e et 19f**Abrogés**Art. 20, al. 1<sup>bis</sup> et 5*

<sup>1bis</sup> En transport concessionnaire de voyageurs, le calcul de la contribution de couverture est déterminé par les recettes de la vente de titres de transport, des réservations, des suppléments et du transport de bagages.

<sup>5</sup> Si la contribution de couverture est fixée dans le cadre d'une mise aux enchères conformément à l'art. 12c, al. 2, let. c, c'est ce montant qui est dû.

*Art. 20a, al. 1, 3 et 4*

<sup>1</sup> 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. Ce faisant, il tient compte des résultats des années précédentes.

<sup>3</sup> Les entreprises de transport ferroviaire mesurent la consommation d'électricité à l'aide de dispositifs de mesure installés dans les véhicules. Pour ces dispositifs, elles doivent disposer d'une preuve de conformité basée sur une évaluation de la conformité réalisée par un organisme notifié. S'ils ne mesurent pas la consommation d'électricité avec ces dispositifs sur les lignes interopérables visées à l'art. 15a, al. 1, de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer<sup>2</sup>, le gestionnaire d'infrastructure perçoit, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, un supplément de 25 % sur le taux forfaitaire de la catégorie de train concernée. L'OFT détermine les taux forfaitaires en fonction des valeurs moyennes mesurées par catégorie de train.

<sup>4</sup> Aucun supplément n'est perçu pour les courses avec des véhicules moteurs historiques.

<sup>2</sup> RS 742.141.1

*Art. 22, al. 1, let. e*

<sup>1</sup> Les gestionnaires d'infrastructure définissent et publient de manière non discriminatoire les prix des prestations supplémentaires suivantes, dans la mesure où celles-ci peuvent être proposées avec l'infrastructure existante et avec le personnel disponible (art. 10):

- e. approvisionnement stationnaire des véhicules en eau et en électricité, évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées;

## II

L'annexe 2 est remplacée par la version ci-jointe.

## III

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Alain Berset

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

*Annexe 2*  
(art. 19a, al. 6)

## **Lignes en zone frontalière**

1. Basel Bad Bf–Frontière (–Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf–Frontière (–Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf–Frontière d’infrastructure BEV<sup>3</sup>/CFF–Basel SBB PB<sup>4</sup>/RB<sup>5</sup>
4. Basel RB–Nordkopf–Basel St. Jakob–Basel GB<sup>6</sup>–Basel SBB
5. Basel Bad Bf–Frontière (–Grenzach)
6. Basel Bad Bf–Frontière (–Lörrach)
7. (Kreuzlingen–) Frontière d’infrastructure CFF/BEV–Frontière (–Konstanz)
8. (Kreuzlingen Hafen–) Frontière d’infrastructure CFF/BEV–Frontière (–Konstanz)
9. Schaffhausen–Frontière (–Gottmadingen)
10. Schaffhausen–Frontière (–Erzingen [Baden])
11. St. Margrethen–Frontière (Autriche)
12. Buchs SG–Frontière (Principauté du Liechtenstein)
13. Basel SBB–Basel St. Johann–Frontière (France)
14. Vallorbe–Frontière (France)
15. Genève-La Praille–La Plaine–Frontière (France)
16. Genève-Cornavin–La Plaine–Frontière (France)
17. Chiasso Smistamento–Frontière (Italie)

<sup>3</sup> BEV: Bundeseisenbahnvermögen (de la République fédérale d’Allemagne)

<sup>4</sup> PB: Personenbahnhof (gare voyageurs)

<sup>5</sup> RB: Rangierbahnhof (gare de triage)

<sup>6</sup> GB: Güterbahnhof (gare marchandises)

