



*Ce texte n'a pas encore fait l'objet  
d'une publication officielle*

## Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

du ...

---

*Le Conseil fédéral  
arrête:*

I

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

### **1. Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>1</sup>**

*Remplacement d'une expression*

*À l'annexe 2, ch. 2, «Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer»  
est remplacé par «Commission des chemins de fer».*

*Art. 22a, al. 2, let. i*

<sup>2</sup> Il n'y a pas lieu de conclure de convention de prestations avec:

- i. la Commission des chemins de fer;

*Annexe 1, section B, ch. VII 2.2.3*

Schweizerische Trassenvergabestelle (Trassenvergabestelle)

Service suisse d'attribution des sillons (Service d'attribution des sillons)

Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (Servizio di assegnazione delle tracce)

Servetsch svizzer d'attribuziun dals trassés (Servetsch d'attribuziun dals trassés)

<sup>1</sup> RS 172.010.1

## 2. Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT<sup>2</sup>

### *Titre*

Ordonnance sur les émoluments pour les transports publics  
(OEmol-TP)

### *Préambule*

vu l'art. 40a<sup>septies</sup>, al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>3</sup>,  
vu l'art. 63, al. 2, de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>4</sup>,  
vu l'art. 46a de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>5</sup>,

### *Art. 1, titre et let. d*

#### Objet

La présente ordonnance régit:

- d. les émoluments requis pour les procédures devant la Commission des chemins de fer (RailCom); font exception les procédures d'action et les procédures de recours devant la RailCom.

### *Art. 13* Décision sur les émoluments et les taxes

<sup>1</sup> Les émoluments et les taxes sont fixés dans une décision.

<sup>2</sup> Cette décision fixe les modalités de paiement.

### *Art. 23, al. 1, 1<sup>re</sup> phrase*

<sup>1</sup> L'émolument pour l'approbation des plans visée à l'art. 18, al. 1, LCdF est calculé en fonction du temps consacré, du genre et de l'urgence de la procédure ainsi que du nombre et de la complexité des oppositions. ...

### *Art. 26* Émoluments de la RailCom

L'émolument en fonction du temps consacré par la RailCom est compris entre 100 et 250 francs par heure de travail.

<sup>2</sup> RS 742.102

<sup>3</sup> RS 742.101

<sup>4</sup> RS 745.1

<sup>5</sup> RS 172.010

### 3. Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire<sup>6</sup>

*Art. 7, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase*

<sup>2</sup> ... Il se concerte avec le service d'attribution des sillons en ce qui concerne la publication des plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure.

*Art. 24, titre et al. 4 à 6*

Plan d'investissement et participation

<sup>4</sup> Le gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises qui souhaitent exercer leur droit de participation en vertu de l'art. 37a LCdF les renseignements nécessaires sur les projets qui figurent dans le plan d'investissement. Sur demande, il leur explique pourquoi certains investissements n'ont pas été intégrés au plan d'investissement.

<sup>5</sup> Les entreprises peuvent soumettre leurs revendications non prises en compte à l'OFT pour décision. L'OFT statue définitivement.

<sup>6</sup> En cas de litige concernant le non-respect du droit de participation, l'examen du contenu des projets d'investissement est exclu. La Commission des chemins de fer (RailCom) statue définitivement.

*Titre précédant l'art. 37a*

#### **Section 7a Contrat concernant les tâches systémiques**

*Art. 37a*

<sup>1</sup> Le contrat concernant les tâches systémiques visées à l'art. 37 LCdF a une durée indéterminée. Il peut être résilié pour la fin d'une année civile moyennant un délai de douze mois.

### 4. Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire<sup>7</sup>

*Remplacement d'une expression*

*Aux art. 12, al. 1 et 4, 12a, al. 1, 12c, al. 1 et 2, let. c, 14, al. 4, et 19d, al. 3, let. b, «gestionnaire d'infrastructure» est remplacé par «service d'attribution des sillons».*

*Art. 10, al. 3*

<sup>3</sup> La compétence du service d'attribution des sillons est réservée.

<sup>6</sup> RS 742.120

<sup>7</sup> RS 742.122

*Art. 11, al. 1, 4, 6 et 7*

<sup>1</sup> Les sillons sont attribués régulièrement sur la base de la procédure de l'horaire. L'OFT fixe les délais concernant les demandes de réservation et la procédure d'attribution en application du calendrier selon l'annexe VII de la directive 2012/34/UE<sup>8</sup> et en même temps que les dates relatives à la procédure de l'horaire.

<sup>4</sup> En concertation avec le gestionnaire d'infrastructure, le service d'attribution des sillons peut fixer plus tard l'échéance du dernier délai possible pour la réservation.

<sup>6</sup> En règle générale, le gestionnaire d'infrastructure traite les demandes spécifiques pour des sillons isolés dans les cinq jours ouvrables.

<sup>7</sup> Les informations sur les réserves de capacité sont mises à disposition de tous les requérants intéressés.

*Art. 11b Travaux*

<sup>1</sup> Lorsque des travaux prévus le long d'un tronçon entraînent durant plus de sept jours consécutifs une restriction pour plus d'un tiers du volume de trafic journalier, le gestionnaire d'infrastructure les publie la première fois au moins 24 mois et dans leur forme actualisée au moins douze mois avant le début de la période de l'horaire concerné.<sup>2</sup> Il communique aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés les fermetures en fin de semaine et les fermetures nocturnes prolongées trois mois à l'avance.

<sup>3</sup> Il peut convenir à court terme avec les entreprises de transport ferroviaire et les raccordés de fermetures qui n'ont pas de conséquences sur la garantie des correspondances pour le transport des voyageurs et pour lesquelles il existe une possibilité de dévier le transport de marchandises.

<sup>4</sup> Il demande les capacités pour les travaux planifiables dans le cadre de l'établissement de l'horaire du réseau.

<sup>5</sup> Si des capacités ne sont pas disponibles du fait de travaux non planifiables, il en informe les entreprises de transport ferroviaire concernées aussi rapidement que possible.

<sup>6</sup> Il détermine, après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des commanditaires du transport concessionnaire de voyageurs ainsi qu'en concertation avec le service d'attribution des sillons, 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>7</sup> En transport concessionnaire de voyageurs sur les lignes à voie normale, le gestionnaire d'infrastructure assume ses propres coûts et les coûts des transports de remplacement. L'entreprise de transport ferroviaire assume ses propres coûts.

<sup>8</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée en dernier lieu par la décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 295 du 14.11.2017, p. 69.

<sup>8</sup> Dans les autres transports, le gestionnaire d'infrastructure indemnise les entreprises de transport ferroviaire à hauteur des surcoûts des transports de remplacement et des prestations de transport liés à la déviation. L'OFT règle le calcul de l'indemnité.

<sup>9</sup> Le prix du sillon est fonction des prestations effectivement fournies.

<sup>10</sup> Si le gestionnaire d'infrastructure n'a pas communiqué la restriction 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. 12, al. 1*

<sup>1</sup> Le service d'attribution des sillons attribue les sillons selon le plan d'utilisation du réseau en vigueur.

#### *Art. 12a, al. 3 et 4*

<sup>3</sup> *Abrogé*

<sup>4</sup> Lorsqu'une ligne est surchargée, le service d'attribution des sillons recherche les raisons de la surcharge avec la collaboration du gestionnaire d'infrastructure concerné moyennant une analyse des capacités et expose dans celle-ci les mesures à court et à moyen terme propres à y remédier. Il publie ladite analyse dans un délai de trois mois après que la ligne a été déclarée surchargée. Il peut déclarer obligatoires pour les utilisateurs les mesures exposées dans l'analyse de capacités.

#### *Art. 12b* Déclaration de capacité et convention-cadre

<sup>1</sup> Dans une vue d'ensemble des capacités-cadre attribuées (déclaration de capacité), le service d'attribution des sillons indique:

- a. les capacités attribuées et le nombre de sillons;
- b. la capacité probablement encore disponible en vue de la conclusion de conventions-cadre.

<sup>2</sup> Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises qui souhaitent effectuer un transport (art. 9a, al. 4, LCdF) peuvent conclure une convention-cadre sur l'accès au réseau. Ils y fixent les caractéristiques des sillons à attribuer.

<sup>3</sup> Si le service d'attribution des sillons constate que des réservations en vue de nouvelles conventions-cadre donnent lieu à des différends, il cherche une solution consensuelle. Si aucune solution n'est trouvée, la procédure est régie, par analogie, par l'art. 12c, al. 2, let. b et c.

<sup>4</sup> La convention-cadre ne doit pas garantir de droits d'usage exclusifs.

<sup>5</sup> Elle est conclue en règle générale pour deux périodes d'horaire, mais au plus pour une durée de dix ans. Elle est soumise à l'approbation du service d'attribution des sillons.

<sup>6</sup> Le gestionnaire d'infrastructure peut résilier la convention-cadre dans la perspective d'une meilleure exploitation des lignes. La convention peut prévoir des indemnités le cas échéant.

<sup>7</sup> Le service d'attribution des sillons coordonne les conventions-cadres relatives aux sillons internationaux avec les gestionnaires d'infrastructure étrangers concernés conformément aux art. 9, 10 et 12 du règlement d'exécution (UE) 2016/545<sup>9</sup>.

*Art. 12c, al. 3*

<sup>3</sup> Après avoir consulté l'OFT, le service d'attribution des sillons règle les détails de la procédure d'offre.

*Art. 14, al. 1, 3<sup>e</sup> phrase, 2, 1<sup>re</sup> phrase, et 5*

<sup>1</sup> ... Le gestionnaire d'infrastructure informe le service d'attribution des sillons des perturbations survenues et de leur suppression.

<sup>2</sup> Si la perturbation entraîne la restriction d'un tronçon pendant plusieurs jours, le gestionnaire d'infrastructure définit, en accord avec le service d'attribution des sillons et les entreprises de transport ferroviaire concernées, les tronçons d'évitement, les sillons et les transports de remplacement dans un horaire d'urgence.  
...

<sup>5</sup> Si le tronçon d'évitement passe par les réseaux de plusieurs gestionnaires d'infrastructure, ceux-ci mettent en place un état-major d'urgence commun chargé des tâches visées aux al. 2 et 3. Le service d'attribution des sillons peut siéger à l'état-major d'urgence.

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

*Abrogée*

*Art. 25* RailCom

<sup>1</sup> La Commission des chemins de fer (RailCom) notifie sa décision aux parties dans les deux mois qui suivent la fin de l'instruction.

<sup>2</sup> Lorsqu'elle doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels<sup>10</sup>, elle invite la commission de la concurrence à prendre position. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

<sup>3</sup> Elle assume les tâches énumérées à l'art. 20 du règlement (UE) n° 913/2010<sup>11</sup>. Elle échange les informations et les données requises avec les autres organismes de contrôle compétents.

<sup>9</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, version du JO L 94 du 8.4.2016, p. 1.

<sup>10</sup> RS 251

*Art. 26, al. 1*

*Abrogé*

*Titre précédant l'art. 27*

*Ne concerne que le texte allemand*

*Art. 27, al. 1 et 3*

*Ne concerne que le texte allemand*

## **5. Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer<sup>12</sup>**

*Art. 5b, al. 4*

<sup>4</sup> Il retire le certificat de sécurité s'il n'a pas été utilisé comme prévu au cours de la première année qui a suivi son octroi.

*Art. 15f, al. 1 et 3*

<sup>1</sup> Le service d'attribution des sillons tient un registre des informations requises pour la circulation sur l'infrastructure qui satisfait aux exigences de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/777<sup>13</sup> (registre de l'infrastructure).

<sup>3</sup> L'OFT édicte des directives sur la tenue du registre, notamment sur la délimitation du réseau. Après consultation de l'OFT et des gestionnaires d'infrastructure, le service d'attribution des sillons règle les détails de la transmission des informations. Il veille à ce que les propriétaires et les exploitants des installations de transbordement dédiées au transport combiné et des voies de raccordement soient informés.

*Art. 15v, al. 5*

<sup>5</sup> Il retire la reconnaissance si les conditions de son octroi ne sont plus remplies.

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, version du JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

<sup>12</sup> RS 742.141.1

<sup>13</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission, version du JO L 139 du 27.5.2019, p. 312.

## 6. Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises<sup>14</sup>

*Art. 6a* Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transport ferroviaire de marchandises

Les entreprises qui fournissent des prestations de service dans la livraison de trains, de wagons ou de groupes de wagons circulant entre l'infrastructure ferroviaire et des voies de raccordement ou des ITTC assurent un accès non discriminatoire à ces prestations:

- a. en respectant les mêmes règles que celles qui valent pour des tiers lors de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix pour leur usage propre;
- b. dans des conditions équivalentes, en traitant les tiers de la même manière lors de la fourniture de prestations de service, de l'attribution des ressources et du calcul des prix;
- c. en publiant les conditions fondamentales de la fourniture des prestations de service, de la planification et de l'attribution des ressources ainsi que du calcul des prix;

## 7. Ordonnance du 21 décembre 2006 sur les installations à câbles<sup>15</sup>

*Art. 60, al. 3*

<sup>3</sup> Si la sécurité et la conformité aux prescriptions ne peuvent pas être rétablies, l'autorité retire l'autorisation d'exploiter.

## 8. Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs<sup>16</sup>

*Art. 11* Transferts d'aéroport  
(art. 9, al. 2, LTV)

Lors de l'examen de demandes concernant une offre de transferts d'aéroport, il est supposé que ceux-ci ne créent pas, du point de vue de l'économie nationale, une concurrence préjudiciable à l'offre des autres entreprises de transports publics.

*Art. 12, al. 3*

<sup>3</sup> La demande présentée doit porter une signature valable. La demande et ses documents peuvent être présentés sous forme électronique. L'OFT peut exiger des exemplaires supplémentaires de la demande et de ses documents sur papier.

<sup>14</sup> RS 742.411

<sup>15</sup> RS 743.011

<sup>16</sup> RS 745.11

*Art. 20, titre*

Procédure de modification ou de transfert de la concession  
(art. 9, al. 1 et 2, LTV)

*Art. 22**Abrogé**Art. 30**Abrogé**Art. 47* Retrait de l'autorisation

(art. 9, al. 3, let. b, LTV)

Le DETEC retire l'autorisation lorsque les conditions auxquelles elle doit satisfaire ne sont plus remplies.

*Art. 52a* Droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans le transport international par bus de ligne soumis à autorisation

(art. 8, al. 2, LTV)

Les droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans le transport international par bus de ligne soumis à autorisation sont régis par les art. 9 à 17 du règlement (UE) n° 181/2011<sup>17</sup>.

*Art. 55* Compétence

<sup>1</sup> Le DETEC est compétent pour l'octroi, la révocation et le retrait des autorisations.

<sup>2</sup> L'OFT est compétent pour le renouvellement et la modification des autorisations.

*Art. 55b* Obligation d'informer

(art. 15a LTV)

<sup>1</sup> Dans le trafic concessionnaire et dans le transport international autorisé, les entreprises fournissent les informations ci-après avant le départ:

- a. conditions générales de contrat;
- b. horaires et conditions de la course présentant le temps de parcours le plus bref;
- c. horaires et conditions de la course présentant le prix le plus avantageux;
- d. accessibilité, conditions d'accès et disponibilité des équipements destinés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite;
- e. accessibilité et conditions d'accès pour les voyageurs avec bicyclettes;

<sup>17</sup> Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004, version du JO L 55 du 28.2.2011, p. 1.

- f. en trafic grandes lignes, disponibilité de sièges en première et en deuxième classe ainsi que de voitures-couchettes et de voitures-lits;
- g. activités qui entraînent vraisemblablement des perturbations ou des retards;
- h. disponibilité de prestations de service;
- i. procédure de signalisation d'une perte de bagage;
- j. options de recours.

<sup>2</sup> En trafic concessionnaire, les entreprises fournissent les informations suivantes:

- a. prestations de service disponibles;
- b. prochaine station;
- c. retards;
- d. principales correspondances;
- e. instructions de sécurité.

#### *Art. 55c*          Recours

(art. 18, al. 1, let. c, LTV)

<sup>1</sup> Les entreprises mettent en place une procédure de traitement des recours liés à leurs obligations et aux droits des voyageurs. Elles informent les voyageurs des modalités pour déposer un recours.

<sup>2</sup> Les voyageurs peuvent déposer un recours auprès de toute entreprise impliquée dans le voyage. L'entreprise concernée par le recours donne une réponse motivée dans un délai d'un mois après le dépôt du recours. Dans des cas exceptionnels motivés, elle informe les voyageurs à quel moment, dans un délai de trois mois au plus, ils peuvent s'attendre à recevoir une réponse.

#### *Art. 55d*          Rapport sur la qualité de service

(Art. 18, al. 1, let. c, LTV)

En même temps que chacun de leurs rapports annuels, les entreprises publient un rapport sur la qualité de service du transport ferroviaire international de voyageurs. Le rapport couvre au moins les domaines suivants:

- a. disponibilité des titres de transport;
- b. ponctualité des services;
- c. annulations;
- d. propreté des véhicules et des stations;
- e. satisfaction de la clientèle;
- f. traitement des recours, remboursements de prix de transport et indemnisations.

*Art. 6l* Indemnisation

(art. 8, al. 2, et 21b LTV)

<sup>1</sup> Lors d'un retard de plus de 60 minutes, l'indemnisation en trafic concessionnaire et en transport ferroviaire international autorisé s'élève à au moins 25 % du prix de transport payé et à au moins 50 % du prix de transport payé lors d'un retard de plus de 120 minutes.

<sup>2</sup> Les voyageurs qui possèdent un abonnement et qui subissent à plusieurs reprises des retards pendant la période de validité de l'abonnement peuvent demander une indemnisation adéquate conformément aux conditions d'indemnisation de l'entreprise. Les entreprises fixent les critères de définition des retards et de calcul des indemnisations dans leurs conditions d'indemnisation.

<sup>3</sup> En règle générale, l'indemnisation est versée dans les 30 jours qui suivent la présentation de la demande d'indemnisation. Elle peut être remise sous forme de bons d'achat ou d'autres prestations si leurs conditions sont souples, notamment en ce qui concerne la durée de validité et la destination. Les voyageurs peuvent exiger que l'indemnisation leur soit versée en argent.

<sup>4</sup> Les entreprises peuvent fixer un montant au-dessous duquel il n'est pas versé d'indemnisation. Ce montant ne peut pas dépasser 5 francs.

<sup>5</sup> N'ont pas droit à une indemnisation les voyageurs qui:

- a. ont été informés d'un retard avant l'achat du titre de transport, ou
- b. atteignent leur destination avec 60 minutes de retard ou moins.

<sup>6</sup> Une indemnisation ne peut être exigée pour les retards en trafic concessionnaire effectué au moyen d'installations à câbles ou de bateaux.

*Art. 6la* Assistance aux voyageurs

(art. 8, al. 2, et 21c LTV)

<sup>1</sup> En cas de retard au départ ou à l'arrivée en trafic concessionnaire et en transport international ferroviaire autorisé, l'entreprise informe immédiatement les voyageurs de la situation ainsi que de l'heure de départ ou d'arrivée estimée.

<sup>2</sup> En cas de retard de plus de 60 minutes, il y a lieu de proposer aux voyageurs les prestations gratuites suivantes:

- a. nourriture dans une mesure en adéquation avec le temps d'attente s'ils sont disponibles dans le véhicule ou dans la station ou livrables dans une mesure raisonnable;
- b. hébergement approprié, transfert compris, dans un hôtel ou un autre logement, si un séjour d'une ou plusieurs nuits s'impose et que l'hébergement est réalisable.

<sup>3</sup> Si le train est bloqué en pleine voie ou si le voyage ne peut se poursuivre pour d'autres raisons, l'entreprise organise aussi rapidement que possible le transport des voyageurs vers un lieu de départ de rechange ou vers le lieu de destination de la course.

*Art. 61b* Droit de poursuivre son voyage et remboursement du prix de transport en transport international par bus de ligne

(art. 8, al. 2, LTV)

<sup>1</sup> Si une entreprise de transport international par bus de ligne doit s'attendre dans une mesure raisonnable à ce que le départ d'un bus de ligne soit annulé, retardé d'au moins 120 minutes ou que la course soit surservée, elle propose immédiatement aux voyageurs le choix entre les possibilités suivantes:

- a. voyage dès que possible vers la destination indiquée dans le contrat de transport, sans supplément et à des conditions comparables à celles indiquées dans le contrat de transport, ou
- b. remboursement du prix de transport et, le cas échéant, retour gratuit par bus dès que possible au lieu de départ indiqué dans le contrat de transport.

<sup>2</sup> Si l'entreprise ne propose pas ce choix, les voyageurs ont droit à une indemnisation à hauteur de 150 % du prix du transport. L'entreprise verse l'indemnisation dans le délai d'un mois après l'exercice du droit.

<sup>3</sup> Si un bus de ligne tombe en panne durant la course, l'entreprise doit proposer le transport de l'endroit où se trouve le véhicule en panne au lieu de destination indiqué dans le contrat de transport ou à un endroit à partir duquel le voyage vers ce lieu de destination est possible.

<sup>4</sup> Si une course est annulée ou si son départ est retardé d'au moins 120 minutes, les voyageurs ont le droit d'exiger la poursuite du voyage avec une autre course ou par un autre itinéraire ou le remboursement du prix du transport par l'entreprise.

<sup>5</sup> L'entreprise rembourse le prix du transport dans les 14 jours qui suivent l'exercice du droit au remboursement. Elle rembourse l'intégralité du prix de transport si ce dernier est devenu inutile pour la réalisation de l'objectif initial du voyageur. Les coûts des abonnements sont remboursés au prorata. Le remboursement se fait en argent à moins que les voyageurs acceptent une autre forme de remboursement.

*Art. 61c* Assistance en cas d'accident en transport international par bus de ligne

(Art. 8, al. 2, LTV)

En cas d'accident lors d'un transport par bus de ligne international, l'entreprise fournit une assistance appropriée et proportionnée portant sur les besoins concrets immédiats des passagers à la suite de l'accident. Cette assistance englobe, si nécessaire, l'hébergement, la nourriture, les vêtements, le transport et la dispensation des premiers secours. Pour chaque passager, l'entreprise peut limiter le coût total de l'hébergement à un montant de 100 francs par nuit et pour deux nuits au plus.

*Art. 61d* Assistance en cas d'annulation de la course ou de départ retardé en transport international par bus de ligne

(Art. 8, al. 2, LTV)

En cas d'annulation de la course ou de départ retardé de plus de 90 minutes pour un voyage en transport international par bus de ligne dont la durée prévue dépasse trois heures, l'entreprise offre gratuitement aux passagers:

- a. de la nourriture en quantité appropriée compte tenu du délai d'attente, pour autant qu'il y en ait à bord du bus ou dans la station ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés;
- b. une chambre d'hôtel ou une autre forme d'hébergement ainsi qu'une aide pour assurer le transport entre la station et le lieu d'hébergement si un séjour d'une nuit ou plus s'avère nécessaire. Pour chaque passager, l'entreprise peut limiter le coût total de l'hébergement à un montant de 100 francs par nuit et pour deux nuits au plus.

*Art. 61e* Avance en cas de décès

(Art. 44a LTV)

L'avance en cas de décès est d'au moins 40 000 francs par voyageur.

*Art. 66, titre et al. 6* Transport de bagages en transport international par bus de ligne

(art. 8, al. 2)

<sup>6</sup> En cas d'accident lors d'un transport international par bus de ligne, les voyageurs dont le bagage est perdu ou endommagé peuvent prétendre à un dédommagement. L'entreprise dédommage le lésé exclusivement:

- a. du dommage prouvé à concurrence de 2000 francs maximum par bagage, et
- b. du prix de transport, des droits de douane et des autres montants que le voyageur a payés pour le transport du bagage perdu.

*Art. 78a* Rapport sur l'application des droits des passagers en transport international par bus de ligne

(Art. 52 LTV)

<sup>1</sup> L'OFT publie tous les deux ans un rapport sur l'application des art. 52a, 55b, 61b à 61d et 66 au cours des deux années civiles précédentes. Le rapport contient notamment des statistiques sur les recours et les sanctions appliquées.

*Annexe, ch. I, let. o*

Les demandes de concession doivent contenir:

- o. l'attestation de l'existence d'une procédure de traitement des recours conformément à l'art. 55c.

*Annexe, ch. V, let. a*

Les demandes de concession pour les chemins de fer doivent contenir, en sus des points énumérés au ch. I:

- a. l'attestation du droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire conformément aux art. 8c et 8d de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>18</sup> ou à l'art. 3 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire<sup>19</sup>;

**9. Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires<sup>20</sup>***Art. 5*            *Projet d'horaire*

Une fois que les commanditaires ont décidé quelles offres retenir dans l'horaire et que le service d'attribution des sillons a attribué provisoirement les sillons selon l'OARF<sup>21</sup>, les entreprises établissent un projet d'horaire pour les lignes du trafic régional et du trafic longues distances.

## II

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020, sous réserve de l'al. 2.

<sup>2</sup> Les dispositions suivantes entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021:

- a. ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (ch. I.3): art. 7, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase, art. 24, titre et al. 4 à 6;
- b. ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (ch. I.4): remplacement d'une expression, art. 10, al. 3, art. 11, al. 1, 4, 6 et 7, art. 11b, art. 12, al. 1, art. 12a, al. 3 et 4, art. 12b, art. 12c, al. 3, et art. 14, al. 1, 3<sup>e</sup> phrase, 2, 1<sup>re</sup> phrase, et 5, et art. 22, al. 1, let. a;
- c. ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (ch. I.5): art. 15f, al. 1 et 3;
- d. ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (ch. I.8): art. 52a, art. 55b à 55d, art. 61 à 61e, art. 66, art. 78a et annexe, ch. I, let. o;
- e. ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (ch. I.9): art. 5.

<sup>18</sup> RS 742.101

<sup>19</sup> RS 742.122

<sup>20</sup> RS 745.13

<sup>21</sup> RS 742.122

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga

Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr