

Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)

du 25 novembre 1998 (État le 1^{er} janvier 2026)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 9a, al. 3 et 6, 9b, al. 4, 9c, al. 4, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)^{1,2}

arrête:

Section 1³ Objet et champ d'application

Art. 1 Objet

¹ La présente ordonnance régit l'utilisation des infrastructures ferroviaires par les entreprises de transport ferroviaire (accès au réseau).

² Elle s'applique aux infrastructures ferroviaires exploitées sur la base d'une concession ou d'une convention internationale.

³ Il n'y a pas lieu d'accorder l'accès au réseau sur:

- a. les chemins de fer uniquement à crémaillère;
- b. les tronçons dont les caractéristiques excluent l'utilisation par d'autres entreprises de transport ferroviaire.
- c. les parties d'installation qu'une entreprise ferroviaire exploite exclusivement à des fins d'entretien des véhicules ou de l'infrastructure.

⁴ Les dispositions de la section 6 sur les prix des sillons s'appliquent également aux tronçons qui font l'objet d'une convention sur les prestations conclue conformément à l'art. 51 LCdF entre la Confédération et le gestionnaire d'infrastructure, ou d'une convention d'offre conclue conformément à l'art. 21 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs⁴ entre la Confédération et l'entreprise de transport ferroviaire.⁵

Art. 2

Abrogé

RO 1999 1070

¹ RS 742.101

² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

⁴ RS 745.16

⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

Section 2⁶ Accès au réseau pour les entreprises suisses⁷

Art. 3 Autorisation d'accès au réseau

(art. 8c et 8d LCdF)

¹ L'Office fédéral des transports (OFT) statue sur la demande d'octroi ou de renouvellement d'une autorisation d'accès au réseau dans les trois mois qui suivent la réception de ladite demande.

² ...⁸

Art. 4⁹

Art. 5 Capacité financière

(art. 8d, al. 1, let. b, LCdF)

¹ L'entreprise de transport ferroviaire présente la capacité financière requise lorsque ses indications laissent supposer qu'elle est à même de remplir pendant au moins un an ses obligations financières.

² Si la capacité financière est insuffisante, mais qu'un assainissement financier est en cours, l'OFT peut octroyer une autorisation provisoire pour une période maximale de six mois.

³ Les indications à fournir pour attester de la capacité financière sont définies à l'annexe 1.¹⁰

Art. 5a¹¹

Art. 5b¹² Couverture d'assurance

(art. 8d, al. 1, let. b, LCdF)

¹ La couverture d'assurance de l'entreprise est suffisante lorsque celle-ci:

- a. atteste qu'elle est assurée pour au moins 100 millions de francs par sinistre et que cette somme est disponible au moins deux fois par année civile, ou
- b. lorsqu'elle présente des sécurités équivalentes.

⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

⁸ Abrogé par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

⁹ Abrogé par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

¹¹ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018 (RO **2018** 3277). Abrogé par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

¹² Anciennement art. 5a. Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

² Si la couverture d'assurance arrive à échéance avant la date indiquée dans l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance s'engage à couvrir malgré tout les prétentions en dommages et intérêts jusqu'au retrait de l'autorisation selon les dispositions du contrat d'assurance, mais au plus tard pendant les quinze jours à compter de la date à partir de laquelle l'OFT a été informé de la fin du contrat. Est réputé jour du retrait celui où la décision de retrait est entrée en force.

Art. 6 Honorabilité des responsables de la gestion

(art. 8d, al. 1, let. c, LCdF)

¹ Au cours des dix années qui précèdent le dépôt de la demande, l'entreprise de transport ferroviaire et les personnes chargées de sa gestion ne doivent pas avoir été condamnées pour:

- a. un crime;
- b. des infractions graves ou réitérées aux prescriptions applicables dans la branche en ce qui concerne la rémunération, les assurances sociales et les conditions de travail, notamment les heures de travail et de repos;
- c. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives à la sécurité du trafic ferroviaire ou aux prescriptions de circulation des trains, ou
- d. des infractions graves ou réitérées aux dispositions relatives au régime douanier.

² Aucun acte de défaut de biens ne doit exister à l'encontre de l'entreprise ou des personnes chargées de sa gestion.

Art. 7 Prescriptions du droit du travail, conditions de travail de la branche

(art. 8d, al. 1, let. d, LCdF)

L'entreprise de transport ferroviaire présente sa convention collective de travail. À défaut de convention collective de travail, elle fournit à l'OFT au moins des indications sur les salaires, sur le temps de travail hebdomadaire et sur le droit aux vacances.

Art. 8 Siège en Suisse

(art. 8d, al. 1, let. e, LCdF)

L'entreprise de transport ferroviaire doit être inscrite au registre du commerce.

Section 3¹³ Accès au réseau pour les entreprises étrangères

Art. 9¹⁴

¹ Pour les courses sur des tronçons limitrophes, les autorisations étrangères d'accès au réseau peuvent être reconnues, même sans accord bilatéral relatif à la reconnaissance mutuelle d'autorisations d'accès au réseau.

² Une entreprise étrangère doit avoir une couverture d'assurance aussi élevée que celle d'une entreprise suisse.

Section 3a¹⁵ Plan d'utilisation du réseau

Art. 9a Contenu¹⁶

¹ Le plan d'utilisation du réseau comprend un graphique réticulaire et indique notamment:¹⁷

- a. les sillons réservés aux corridors de fret européens;
- b.¹⁸ les capacités minimales réservées aux différents types de transport durant les heures-type;
- c. les dérogations pour des transports spéciaux tels que les offres saisonnières, les trains marchandises express et les sillons présentant des exigences spéciales, notamment en matière de vitesse de circulation, de catégories de freinage, de traction et de profil d'espace libre;
- d. les capacités pour la demande non planifiée;
- e.¹⁹ les limitations de capacité connues et planifiables qui durent plus de sept jours consécutifs et qui restreignent de plus de 30 % le volume de transport journalier estimé ainsi que leurs conséquences sur les capacités de chaque type de transport.

² Si nécessaire, il contient des indications sur les heures prévues d'arrivée, de départ et de passage et sur les limitations de capacité qui durent jusqu'à sept jours consécutifs

¹³ Selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, les chapitres ont été remplacés par des sections, avec effet au 1^{er} juil. 2013.

¹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46). Erratum du 19 fév. 2025 (RO 2025 119).

¹⁵ Introduite par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

¹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO 2018 3277).

¹⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

ou qui restreignent de moins de 30 % le volume de transport journalier estimé ainsi que leurs conséquences sur les capacités de chaque type de transport.²⁰

³ ...²¹

Art. 9b²² Obligations des gestionnaires d'infrastructure

¹ 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.

² Ils publient le plan d'utilisation du réseau sous forme électronique.

Section 4 Attribution des sillons²³

Art. 10 Obligations du gestionnaire d'infrastructure²⁴

¹ Il est admis que le gestionnaire d'infrastructure accorde un accès non discriminatoire à son réseau:

- a. si, lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix pour son propre usage, il s'impose les mêmes règles que celles qui sont applicables aux tiers;
- b. si, dans des conditions équivalentes, les tiers sont traités de la même manière lors de l'attribution des sillons et de la fixation de leurs prix;
- c.²⁵ s'il n'impose aucune condition technique qui ne soit pas prévue dans une loi ou une ordonnance;
- d.²⁶ s'il publie les conditions fondamentales de l'accès au réseau, dans la mesure où elles ne sont pas mentionnées dans la présente ordonnance, ainsi que les caractéristiques techniques essentielles de la ligne telles que le profil (déclivité), les rayons des courbes, la longueur des voies d'évitement et des quais, la classe de la ligne et l'équipement de sécurité;
- e.²⁷ s'il propose des prestations complémentaires (art. 22), dans la mesure où l'infrastructure existante et le personnel disponible le permettent.

² L'OFT prescrit la manière dont les documents doivent être publiés.

²⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

²¹ Abrogé par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, avec effet au 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

²² Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

²³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

²⁴ Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

²⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO **2011** 4331).

²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO **2011** 4331).

²⁷ Introduite par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

³ La compétence du service d'attribution des sillons est réservée.²⁸

Art. 11 Délais pour la réservation des sillons

¹ Le service d'attribution des sillons attribue régulièrement les sillons 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 même temps que ceux de la procédure d'établissement de l'horaire. Il fixe lesdits délais en accord avec le Service suisse d'attribution des sillons et en application du calendrier selon l'annexe VII de la directive 2012/34/UE²⁹. Toutes les demandes de sillons présentées au service d'attribution des sillons avant l'expiration du délai fixé pour l'attribution ordinaire des sillons sont traitées lors de ladite attribution.³⁰

² Si une entreprise demande un sillon en dehors des délais prévus à l'al. 1, mais au moins 60 jours avant la première course, elle est informée dans les 30 jours si le sillon souhaité est encore disponible.

³ Le dernier délai pour une demande de sillon échoit:

- a. à 17 h le jour précédant les courses non régulières effectuées par des entreprises qui ont déjà réservé d'autres sillons sur une ligne pour la même période de l'horaire, ou
- b. 30 jours avant la première course dans tous les autres cas.

⁴ 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.³¹

⁵ L'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité ne sont pas nécessaires lors de l'attribution des sillons.

⁶ En règle générale, le gestionnaire d'infrastructure traite les demandes spécifiques pour des sillons isolés dans les cinq jours ouvrables.³²

⁷ Les informations sur les réserves de capacité sont mises à disposition de tous les requérants intéressés.³³

²⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

²⁹ 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.

³⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

³¹ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³² Introduit par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

³³ Introduit par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

Art. 11a³⁴ Transfert de sillons

Les utilisateurs du réseau ne sont pas autorisés à remettre à des tiers les sillons qui leur ont été attribués.

Art. 11b³⁵ Travaux planifiables

¹ Le gestionnaire d'infrastructure demande des capacités en vue de travaux planifiables dans le cadre de l'établissement de l'horaire du réseau.

² Lorsque des limitations de capacité durent plus de sept jours consécutifs et restreignent de plus de 30 % le volume de transport journalier estimé, le gestionnaire d'infrastructure les publie la première fois au moins 24 mois et la deuxième fois dans leur forme actualisée au moins douze mois avant le changement de l'horaire du réseau concerné.

³ Lorsque des limitations de capacité durent jusqu'à sept jours consécutifs ou restreignent de moins de 30 % le volume de transport journalier estimé, le gestionnaire d'infrastructure les communique six mois à l'avance et, si nécessaire, au moins trois mois à l'avance dans leur forme actualisée aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés.

⁴ Après expiration des délais de douze mois et de trois mois visés respectivement aux al. 2 et 3, le gestionnaire d'infrastructure peut convenir avec les entreprises de transport ferroviaire et les raccordés de limitations de capacité qui n'ont pas de conséquences sur les chaînes de transport de voyageurs et de marchandises et pour lesquelles il existe une possibilité de dévier le transport de marchandises.

⁵ En cas de risque d'inconvénients majeurs pour le projet ou la construction, il peut, à l'expiration des délais de publication de douze mois et de trois mois visés respectivement aux al. 2 et 3, ordonner à titre exceptionnel des limitations de capacité qui ont des conséquences sur les chaînes de transport de voyageurs et de marchandises ou pour lesquelles il n'existe pas de possibilité de dévier le transport de marchandises. Le délai de publication des horaires adaptés visé à l'al. 6 doit être respecté.

⁶ En cas de limitation de capacité, le gestionnaire d'infrastructure détermine les transports de remplacement et les déviations après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des autres milieux intéressés ainsi qu'en concertation avec le service d'attribution des sillons. Les chaînes de transport doivent être garanties. Les horaires adaptés pour les voyageurs doivent être publiés au moins deux mois à l'avance. Aucun coût supplémentaire ne peut être répercuté sur les voyageurs, les expéditeurs ni les destinataires.

³⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO **2003** 2479).

³⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO **2011** 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

Art. 11c³⁶ Coûts et indemnisation en cas de travaux planifiables

¹ Le prix du sillon pour les travaux planifiables est fonction des prestations effectivement fournies.

² Si la limitation de capacité dure moins d'une année d'horaire 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.

³ Dans les autres transports, si la limitation de capacité dure moins d'une année d'horaire, le gestionnaire d'infrastructure indemnise les entreprises de transport ferroviaire à hauteur des surcoûts:

- a. des transports de remplacement;
- b. des prestations de transport liées à une déviation;
- c. des décalages d'horaire sur le tronçon initial s'ils sont d'au moins 15 minutes pour les transports express et d'au moins 30 minutes pour les autres transports.

⁴ L'OFT règle le calcul de l'indemnité visée à l'al. 3.

⁵ Si la limitation de capacité dure au moins une année d'horaire entière, le gestionnaire d'infrastructure prend en charge:

- a. les surcoûts des transports de remplacement qui résultent de la comparaison des coûts de l'offre commandée en transport de voyageurs avec ceux d'une année d'horaire appropriée future ou passée;
- b. les coûts des transports de remplacement pour les arrêts du transport grandes lignes qui ne peuvent pas être desservis;
- c. les surcoûts des transports de remplacement pour chaque voie de raccordement qui ne peut pas être desservie.

⁶ Si le gestionnaire d'infrastructure communique la limitation après les délais de douze mois et de trois mois visés respectivement à l'art. 11b, al. 2 et à l'art. 11b, al. 3, il indemnise forfaitairement les entreprises de transport ferroviaire des surcoûts et des pertes de recettes. L'OFT règle le calcul du forfait.

Art. 12³⁷ Attribution des sillons

¹ Le service d'attribution des sillons attribue les sillons dans le cadre de l'attribution ordinaire des sillons selon le plan d'utilisation du réseau en vigueur. Tous les sillons demandés après expiration du délai de demande fixé pour l'attribution ordinaire des sillons sont attribués par ordre d'arrivée chez le service d'attribution des sillons, dans la limite des capacités résiduelles.³⁸

³⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

³⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

³⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

² Si le service d'attribution des sillons n'attribue pas un sillon ou s'il ne l'attribue pas à l'heure souhaitée, il doit en indiquer les motifs à l'entreprise de transport ferroviaire requérante.³⁹

³ S'il souhaite attribuer à une offre régulière de transport de voyageurs les sillons d'un autre type de transport qui sont restés libres, l'attribution doit être soumise à l'approbation de l'OFT.⁴⁰

⁴ Si une entreprise de transport ferroviaire, pour des motifs économiques ou sur lesquels elle peut influencer, exploite un sillon d'une ligne surchargée (art. 12a) dans une mesure moindre que les conditions d'accès au réseau publiées le définissent, ce sillon peut être attribué à un autre requérant.

⁵ La commande et l'attribution des sillons des corridors européens de fret (art. 9a, al. 1, let. a) sont régies par les dispositions du règlement (UE) n° 913/2010⁴¹.

⁶ Les dispositions sur les transports effectués dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité (art. 41 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs⁴²) sont réservées.

Art. 12a⁴³ Lignes surchargées

¹ Le service d'attribution des sillons⁴⁴ déclare que la ligne est surchargée lorsqu'il ne peut pas tenir compte de certaines requêtes d'attribution de sillons en raison de la capacité insuffisante de la ligne.

² Si des lignes non surchargées sont disponibles, il y a lieu de les offrir à titre de solution de rechange.

³ ...⁴⁵

⁴ 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.⁴⁶

³⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁴⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁴¹ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

⁴² RS 745.1

⁴³ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2004 (RO 2003 2479).

⁴⁴ Nouvelle expression selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915). Il n'a été tenu compte de cette mod. que dans les disp. mentionnées au RO.

⁴⁵ Abrogé par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁵ et ⁶ ...⁴⁷

Art. 12b⁴⁸ Déclaration de capacité et convention-cadre

¹ 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.

² 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.

³ La conclusion d'une convention-cadre doit être demandée au service d'attribution des sillons. Si celui-ci constate que des réservations en vue de 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.⁴⁹

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

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ Le service d'attribution des sillons coordonne les accords-cadres relatifs aux sillons internationaux avec les gestionnaires d'infrastructure étrangers concernés conformément aux art. 9, 10 et 12 du règlement d'exécution (UE) 2016/545⁵⁰.

Art. 12c⁵¹ Commandes conflictuelles

¹ Si un sillon fait l'objet de plusieurs réservations pour le même type de transport, le service d'attribution des sillons cherche une solution consensuelle.

⁴⁷ Introduits par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO 2011 4331). Abrogés par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁴⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 16 juin 2003 (RO 2003 2479). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁴⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁵⁰ 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.

⁵¹ Introduit par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 4163).

² Si aucune solution n'est trouvée, les principes ci-après sont applicables:

- a. les réservations effectuées sur la base d'une convention-cadre sont prioritaires;
- b.⁵² le service d'attribution des sillons peut définir l'ordre de priorité pour les réservations qui ne sont pas effectuées sur la base d'une convention-cadre; ce faisant, il tient compte des conditions-cadre techniques, des chaînes de transport, de la fréquence des trains et des besoins de l'approvisionnement du pays;
- c. en présence de réservations de même rang, le service d'attribution des sillons lance une procédure d'appel d'offres.

³ Après avoir consulté l'OFT, le service d'attribution des sillons règle les détails de la procédure d'offre.⁵³

Art. 13 Indication concernant l'entreprise de transport ferroviaire

Les noms et adresses de l'entreprise de transport ferroviaire sont publics, de même que les données figurant dans les horaires de service.

Art. 14⁵⁴ Perturbations de l'exploitation et travaux non planifiables

¹ Le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire sont tenus de s'informer réciproquement et de se fournir mutuellement de l'aide en matière de personnel et de matériel pour maintenir les transports publics.

² En cas de perturbations de l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure est habilité à donner des instructions aux entreprises de transport ferroviaire afin d'y remédier. Le gestionnaire d'infrastructure informe le service d'attribution des sillons des perturbations survenues et de leur suppression.

³ S'il est probable que la perturbation entraîne une limitation de capacité pendant au moins trois jours, le service d'attribution des sillons élabore, avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire concernés, un plan pour le transport de voyageurs et pour le transport de marchandises. Ce plan prend en compte les besoins des différents types de transport et les éventuels transferts temporaires sur la route. Le service d'attribution des sillons définit, en accord avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire concernés, les tronçons d'évitement, les sillons et les transports de remplacement dans un horaire d'urgence et il assure le meilleur taux d'utilisation possible des capacités disponibles sur le réseau ferré. Il attribue les sillons aux entreprises de transport ferroviaire de marchandises en fonction de leur part de trafic sur le tronçon concerné par la limitation de capacité et sur le tronçon d'évitement. Il peut retirer des sillons déjà attribués au

⁵² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁵³ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2020 1915).

⁵⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

transport de voyageurs ou au transport de marchandises si cela sert une exploitation maximale des capacités.

⁴ Le service d'attribution des sillons met l'horaire d'urgence à la disposition des entreprises de transport ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure de manière appropriée. Les correspondances en transport de voyageurs qui y sont indiquées doivent être garanties.

⁵ Si les capacités ne sont pas disponibles en raison de travaux non planifiables, le gestionnaire d'infrastructure en informe les entreprises de transport ferroviaire concernées dès que possible.

⁶ Le prix du sillon pour les travaux non planifiables est fonction des prestations effectivement fournies.

Art. 14a⁵⁵ Essais-pilotes

L'OFT peut autoriser des essais-pilotes temporaires qui dérogent aux dispositions des sections 3a et 4 s'ils servent à l'harmonisation au niveau européen et à la mise à l'épreuve de nouveaux modèles d'utilisation des capacités, d'établissement de l'horaire ou d'attribution des sillons. Il consulte préalablement le Service suisse d'attribution des sillons et les milieux intéressés.

Section 5 Convention sur l'accès au réseau

Art. 15⁵⁶ Forme et contenu

¹ La convention sur l'accès au réseau (art. 9c, al. 2, LCdF) doit être conclue entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise de transport ferroviaire.

² Elle doit être rédigée dans une langue officielle de la Suisse ou en anglais.

³ Le gestionnaire d'infrastructure publie un modèle de convention d'accès au réseau ou un renvoi audit modèle.

Art. 15a⁵⁷ Garanties financières pour les gestionnaires d'infrastructure

¹ Le gestionnaire d'infrastructure peut exiger d'une entreprise de transport ferroviaire une sécurité financière pour le prix du sillon afin de se prémunir contre les défauts de paiement. La garantie doit être proportionnée et non discriminatoire.

² Le gestionnaire d'infrastructure règle les détails dans les conditions fondamentales de l'accès au réseau visées à l'art. 10, al. 1, let. d.

⁵⁵ Introduit par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁵⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁵⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

Art. 16 Droit complémentaire

Sauf disposition contraire de la convention, les dispositions suivantes sont applicables:

- a. la convention passe sans autres formalités à un éventuel successeur légal.
- b. les écarts géographiques et temporels par rapport au sillon défini ne sont autorisés qu'en cas de force majeure.

Art. 17⁵⁸**Section 6** Prix des sillons**Art. 18**⁵⁹ Principe

¹ La redevance visée à l'art. 9c LCdF (prix du sillon) se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires.⁶⁰

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 un tronçon doit toujours être fixé sans discrimination et 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 des tiers ne s'en trouvent pas désavantagés.

Art. 19⁶¹ 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 tronçon d'après les indications des gestionnaires d'infrastructure et le structure en fonction des coûts générés:

- a. par train-kilomètre (prix de base lié au sillon);
- b. par train selon l'usure que génèrent ses véhicules (prix de base lié à l'usure).

⁵⁸ Abrogé par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

⁵⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁶⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 16 nov. 2016, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2016** 4163).

⁶¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2015** 2475).

³ Le prix de base lié au sillon est conditionné par les coefficients, suppléments et rabais suivants:

- a. un coefficient lié à la demande par sillon;
- b. un coefficient lié à la qualité de chaque sillon;
- c. un supplément pour arrêt lié à la demande;
- d. des suppléments et des rabais liés à l'impact environnemental en fonction de la qualité des véhicules;
- e.⁶² ...
- f. un rabais pour les tractions qui permettent un meilleur taux d'utilisation de la capacité d'un tronçon;
- g.⁶³ sur les sillons des trains du transport de marchandises à travers les Alpes, un rabais de 10 centimes par essieu à partir du cinquième essieu moteur sur les tronçons suivants:
 1. Brig–Iselle,
 2. Altdorf–Bellinzona.

⁴ L'OFT fixe les tractions et le rabais visés à l'al. 3, let. f.

⁵ Il peut charger des tiers de la vérification de l'usure générée par les véhicules.

Art. 19a⁶⁴ Coefficients, suppléments et rabais

¹ Le coefficient lié à la demande par sillon double le prix de base par train-kilomètre sur les lignes à voie normale hautement sollicitées du lundi au vendredi de 6 h à 9 h et de 16 h à 19 h (heures de pointe). Une ligne est considérée comme hautement sollicitée lorsqu'aux heures de pointe, six trains au moins 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.⁶⁵ 1 pour les sillons du reste du transport de voyageurs concessionnaire ou transfrontalier basé sur une convention internationale (catégorie B);
- c.⁶⁶ 0,4 pour les sillons du transport non concessionnaire de voyageurs, pour les sillons des courses à vide du transport de voyageurs et pour les sillons du transport de marchandises (catégorie C);

⁶² Abrogée par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁶³ Introduite par le ch. I de l'O du 4 déc. 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO 2016 157, 2019 4225).

⁶⁴ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2011 4331).

⁶⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁶⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO 2019 4225).

d.⁶⁷ 0,3 pour les sillons (catégorie D):⁶⁸

1. de trains de locomotives,
2. de courses impliquant un temps de parcours total dépassant d'au moins 15 minutes le temps de parcours du sillon le plus rapide, à vitesses maximales égales,
3. de trains de manœuvre et de trains marchandises de la desserte fine du transport par wagons complets isolés.

3 ...⁶⁹

⁴ Le supplément pour arrêt lié à la demande est de 2 francs par arrêt sur les tronçons sur lesquels circule un trafic mixte formé de transport régional et d'au moins douze trains par jour du transport de voyageurs longues distances ou du trafic marchandises suprarégional. L'OFT publie une liste de ces tronçons.

⁵ Les suppléments et les rabais liés à l'impact environnemental en fonction de la qualité des véhicules sont les suivants:

- 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.⁷⁰ pour le transport de marchandises dangereuses, un supplément de:
 1. 2 centimes par essieu-kilomètre pour les véhicules sans bogies,
 2. 4 centimes par bogie-kilomètre pour les véhicules avec bogies;
- c.⁷¹ un rabais pour les véhicules silencieux (bonus-bruit).

⁶ Pour les courses sur les tronçons à voie étroite, sur les tronçons limitrophes ou avec des véhicules historiques, l'OFT peut prévoir des coefficients, suppléments et rabais simplifiés ou forfaitaires.⁷²

⁶⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2015** 2475).

⁶⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁶⁹ Abrogé par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

⁷¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2015** 2475).

⁷² Introduit par le ch. I de l'O du 24 juin 2015 (RO **2015** 2475). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

Art. 19b⁷³ Bonus-bruit

¹ L'entreprise de transport ferroviaire a droit, pour les courses du trafic marchandises avec des véhicules équipés de freins à disques, de freins à tambour ou de semelles de frein en matériau composite, à un bonus-bruit de:⁷⁴

- a. 1 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules dont les roues ont un diamètre inférieur à 50 centimètres;
- b.⁷⁵ 1,6 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules équipés de semelles 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.

^{1bis} Aucun bonus-bruit n'est accordé pour les trains dont au moins un wagon, à l'exception des véhicules spéciaux dont le kilométrage est faible et des véhicules historiques, est équipé de semelles de frein en fonte grise.⁷⁶

² L'OFT définit au cas par cas à quelle catégorie appartiennent les véhicules équipés d'autres systèmes de freinage ou de systèmes de freinage combinés. Cela étant, il tient compte de la valeur admise et des valeurs d'exploitation.

³ L'OFT prépare une banque de données des véhicules donnant droit à un bonus-bruit. Il désigne le service qui gère cette banque de données.⁷⁷

^{3bis} ...⁷⁸

⁴ Les entreprises de transport ferroviaire déclarent au service désigné chaque véhicule pour lequel elles demandent un bonus-bruit en indiquant:

- a. le numéro de véhicule à douze chiffres;
- b. le nom du détenteur de véhicules;
- c. le système de freinage et le diamètre des roues.⁷⁹

⁵ Le bonus-bruit est restitué par les gestionnaires d'infrastructure.

⁷³ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁷⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁸ Introduit par le ch. I de l'O du 13 août 2014 (RO **2014** 2603). Abrogé par le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, avec effet au 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁷⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

Art. 19^{c80}**Art. 19^{d81}** Redevance d'annulation

¹ Si une entreprise de transport ferroviaire renonce, certains jours isolés, à utiliser tout ou partie d'un sillon qui lui est attribué définitivement, une redevance d'annulation est perçue au lieu du prix du sillon. Cette redevance couvre notamment les frais d'administration occasionnés et une partie des frais de mise à disposition.⁸²

² 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.⁸³

³ Sur les lignes surchargées (art. 12a), la redevance d'annulation est également due en cas de renonciation à un sillon:

- a. attribué provisoirement au moins cinq jours ouvrables à l'avance;
- b.⁸⁴ commandé, si la commande entraîne des conflits entre les utilisateurs et si le service d'attribution des sillons compétent a informé les utilisateurs concernés de ces conflits dans un délai de plus de cinq jours ouvrables.

Art. 19^e et 19^{f85}**Art. 20⁸⁶** Contribution de couverture

¹ Dans le transport des voyageurs non concessionnaire, la contribution de couverture s'élève à 0,0027 franc par kilomètre de l'offre, à l'exception des courses à vide.

⁸⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO **2011** 4331). Abrogé par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, avec effet au 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

⁸¹ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO **2011** 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2017 (RO **2015** 2475).

⁸² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁸³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO **2025** 46).

⁸⁵ Introduits par le ch. I de l'O du 16 nov. 2016 (RO **2016** 4163). Abrogés par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, avec effet au 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5813).

^{1bis} 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.⁸⁷

² L'autorité concédante fixe de la manière suivante la contribution de couverture du transport des voyageurs soumis à concession:

- a. pour les services commandés, elle est fixée 18 mois avant le début de l'année de l'horaire, après consultation des gestionnaires d'infrastructure, des utilisateurs du réseau et des commanditaires concernés;
- b. pour les autres services, elle est fixée lors de l'octroi de la concession, sur la base de la demande et de la proposition des gestionnaires d'infrastructure concernés; si la concession est octroyée pour plus de cinq ans, un contrôle périodique et une nouvelle fixation de la contribution de couverture doivent être prévus.

³ Le gestionnaire d'infrastructure publie les contributions de couverture du transport des voyageurs soumis à concession.⁸⁸

⁴ Sous réserve de l'al. 5, aucune contribution de couverture n'est perçue dans le trafic marchandises.⁸⁹

⁵ 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.⁹⁰

⁶ Les al. 1^{bis} à 3 et 5 sont applicables par analogie aux services soumis à autorisation fédérale.⁹¹

Art. 20a⁹² 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. Ce faisant, il tient compte des résultats des années précédentes.⁹³

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

³ 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

⁸⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO **2011** 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁸⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2021 (RO **2019** 4225).

⁸⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} oct. 2011 (RO **2011** 4331).

⁹⁰ Introduit par le ch. I de l'O du 31 août 2011 (RO **2011** 4331). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

⁹¹ Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

⁹² Introduit par le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5813). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO **2011** 4331).

⁹³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 5 sept. 2018, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2019 (RO **2018** 3277).

doivent disposer d'une preuve de conformité basée sur une évaluation de la conformité réalisée par un organisme notifié. Si les valeurs mesurées de la consommation d'électricité sont manquantes, erronées ou fournies trop tard, le gestionnaire d'infrastructure peut définir des valeurs de remplacement et facturer la consommation d'électricité sur la base de celles-ci sans supplément. Les valeurs de remplacement sont déterminées sur la base des transports précédemment effectués sur des trajets comparables avec des véhicules comparables.⁹⁴

⁴ Si les entreprises de transport ferroviaire renoncent à mesurer la consommation d'électricité sur les lignes interopérables visées à l'art. 15a, al. 1, let. a, de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer⁹⁵ et sur le tronçon non interopérable à voie normale Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzbourg, le gestionnaire d'infrastructure perçoit, à partir du 1^{er} 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 médianes mesurées par catégorie de train.⁹⁶

⁵ Aucun supplément n'est perçu pour les courses effectuées avec des véhicules moteurs historiques.⁹⁷

Art. 21⁹⁸ 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 le tronçon, dans les gares et dans les nœuds traversés, y compris les prestations d'informatique et de télécommunication 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 cadencé, et 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 d'incitation à réduire les perturbations au minimum et à accroître le rendement du réseau ferré. Ce système peut prévoir des peines conventionnelles pour les perturbations de l'exploitation du réseau, une indemnité pour les entreprises touchées

⁹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁹⁵ RS 742.141.1

⁹⁶ Introduit par le ch. I de l'O du 5 sept. 2018 (RO 2018 3277). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁹⁷ Introduit par le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

⁹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 31 août 2011, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2013 (RO 2011 4331).

par les perturbations et un barème de bonus pour les prestations qui dépassent le niveau de rendement prévu. L'OFT règle les détails dans une directive.

Art. 22⁹⁹ Prestations complémentaires

¹ Le gestionnaire d'infrastructure définit et publie, de manière non discriminatoire, en fonction de la demande, de la valeur des installations et du site, les prix des prestations complémentaires suivantes:

- a. utilisation des installations publiques de chargement (art. 62, al. 1, let. f, LCdF);
- b. occupation de la pleine voie en cas d'attente exigée par l'entreprise de transport ferroviaire mais non par le trafic lié à l'horaire;
- c. garage des véhicules ferroviaires.

² Il définit et publie, de manière non discriminatoire et dans le respect des principes visés à l'art. 19, les prix des prestations complémentaires suivantes:

- a. approvisionnement stationnaire des véhicules en eau, en air comprimé et en électricité;
- b.¹⁰⁰ mise à disposition de voies de circulation destinées au triage ne concernant pas le transport de marchandises;
- c.¹⁰¹ triage dans les gares de triage ne concernant pas le transport de marchandises;
- d. mise à disposition d'un tronçon en dehors des heures d'exploitation habituelles;
- e. surcroît de travail pour les commandes de sillons passées après 17 heures pour le jour suivant (art. 11, al. 3, let. a);
- f. surcroît de travail pour la modification de sillons déjà attribués;
- g. tâches de planification et tâches spéciales liées à des envois extraordinaires.

³ Il définit de manière non discriminatoire les prix des prestations complémentaires ci-après si elles peuvent être proposées à l'aide de l'infrastructure existante et du personnel disponible, de sorte que les coûts complets soient couverts, et les publie:

- a. évacuation des déchets, des matières fécales et des eaux usées;
- b. prestations du service des manœuvres, pour autant qu'elles ne soient pas effectuées dans les gares de triage;
- c. information de la clientèle;

⁹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 déc. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2025 (RO 2025 46).

¹⁰⁰ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. II 4 de l'O du 19 nov. 2025 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2026 (RO 2025 776).

¹⁰¹ Nouvelle teneur selon l'annexe ch. II 4 de l'O du 19 nov. 2025 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2026 (RO 2025 776).

- d. auxiliaires de travail pour les agents de train du transport grandes lignes afin d'améliorer le déroulement de l'exploitation, notamment vidéosurveillance des bords du quai.

⁴ Les prestations du service des manœuvres visées à l'al. 3, let. b, peuvent être proposées en tant que services par des entreprises autres que le gestionnaire d'infrastructure.

Art. 23 Prestations de service

Les prestations de service peuvent aussi être achetées à des prix librement négociables auprès d'autres entreprises que les gestionnaires d'infrastructure. Elles ne font pas partie de l'accès au réseau et comprennent notamment:

- a.¹⁰² ...
- b. les prestations de distribution;
- c. la manutention des bagages;
- d. le service de dépannage pour les défauts n'entravant pas l'exploitation, le petit et le grand entretien, le nettoyage des véhicules;
- e. les prestations d'informatique et de télécommunication non liées à la circulation des trains proprement dite.

Section 7 Surveillance de l'accès au réseau

Art. 24¹⁰³ Droit de contrôle du gestionnaire d'infrastructure

¹ Le gestionnaire d'infrastructure peut contrôler si les entreprises de transport ferroviaire respectent les prescriptions. À moins de soupçons objectivement fondés, les contrôles ne doivent pas entraver l'exploitation.¹⁰⁴

² Les gestionnaires d'infrastructure signalent à l'OFT les irrégularités constatées à l'occasion de ces contrôles.

³ Si des passagers, des tiers, des installations ou d'autres trains sont manifestement mis en danger, le gestionnaire d'infrastructure peut interdire à un train de poursuivre sa course. Il en informe l'OFT dans un délai de trois jours ouvrables.

Art. 25¹⁰⁵ RailCom

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

¹⁰² Abrogée par le ch. I de l'O du 16 juin 2003, avec effet au 1^{er} janv. 2004 (RO **2003** 2479).

¹⁰³ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 4 nov. 2009 (1^e phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5959).

¹⁰⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO **2013** 1651).

¹⁰⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2020 (RO **2020** 1915).

² Lorsqu'elle doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels¹⁰⁶, elle invite la commission de la concurrence à prendre position. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

³ Elle assume les tâches énumérées à l'art. 20 du règlement (UE) n° 913/2010¹⁰⁷. Elle échange les informations et les données requises avec les autres organismes de contrôle compétents.

Art. 26 Consultation des conventions

1 ...¹⁰⁸

² Celui qui peut justifier d'un intérêt digne de protection, notamment celui qui utilise un tronçon ou envisage de l'utiliser, peut demander qu'on lui communique les prix des sillons. La commission d'arbitrage statue sur les litiges concernant le droit de consultation.

Section 8 Retrait de l'autorisation d'accès au réseau

Art. 27

¹ L'OFT retire l'autorisation d'accès au réseau si le titulaire de l'autorisation ne remplit plus les conditions.

² Lorsque le titulaire d'une autorisation étrangère ne remplit plus les conditions des art. 4 à 8, l'OFT lui interdit l'accès au réseau. Il communique cette interdiction au service qui a délivré l'autorisation.

³ Le retrait d'une autorisation étrangère reconnue en Suisse vaut aussi pour la Suisse.

Section 9 Dispositions finales

Art. 28 Modification du droit en vigueur

...¹⁰⁹

¹⁰⁶ RS 251

¹⁰⁷ 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.

¹⁰⁸ Abrogé par le ch. I 4 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1^{er} juil. 2020 (RO 2020 1915).

¹⁰⁹ Les mod. peuvent être consultées au RO 1999 1070.

Art. 29 Dispositions transitoires

¹ Pour les services de transport commandés en vertu de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités¹¹⁰, les prix des sillons valables lors de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance et les indemnités pour les gares et tronçons communs actuels resteront en vigueur jusqu'au changement d'horaire de 1999. Le délai mentionné à l'art. 20, al. 1, let. a, s'appliquera la première fois à l'année de l'horaire 2001/2002.

² Les entreprises de transport concessionnaires dont les véhicules circulaient sur des voies étrangères avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance verront leurs demandes d'autorisation d'accès au réseau être traitées comme des demandes de renouvellement de cette autorisation. L'OFT accordera un délai de 6 à 24 mois pour les adaptations nécessaires qui résultent du nouveau droit. Aucun certificat de sécurité n'est nécessaire pendant ce délai.

Art. 29a¹¹¹ Dispositions transitoires de la modification du 29 mai 2013

¹ Les autorisations d'accès au réseau octroyées conformément à l'ancien droit restent valables jusqu'à leur expiration.

² Une autorisation d'accès au réseau n'est pas exigée avant le 1^{er} janvier 2015 des entreprises de transport ferroviaire qui effectuent des courses exclusivement sur leurs propres tronçons à voie normale.

³ Une autorisation d'accès au réseau n'est pas exigée avant le 1^{er} janvier 2016 des entreprises de transport ferroviaire qui effectuent des courses exclusivement sur leurs propres tronçons à voie étroite.

Art. 30 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 1999.

¹¹⁰ [RO 1996 443, 1999 1070 art. 28 ch. 1. RO 2009 5981 art. 26 let. a]. Voir actuellement l'O du 14 oct. 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (RS 742.120).

¹¹¹ Introduit par le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

*Annexe I*¹¹²
(art. 5)

Indications sur la capacité financière

1. L'examen de la capacité financière s'effectue sur la base des comptes annuels de l'entreprise ou, pour les entreprises qui ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Pour cet examen, des informations détaillées doivent être fournies notamment sur les éléments suivants:

- a. crédits et prêts alloués et liquidités;
- b. fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
- c. capital propre, capital étranger supportant les risques, capital étranger à long terme, capital étranger à court terme;
- d. réserves ouvertes et latentes;
- e. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
- f. autres charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
- g. recettes assurées.

2. Le requérant ne présente notamment pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables d'impôts ou de cotisations sociales sont dus au titre de l'activité de l'entreprise.

3. L'OFT peut exiger notamment que le requérant présente un rapport d'expertise et des documents appropriés établis par une banque, un commissaire aux comptes ou un expert comptable. Ces documents doivent comporter des indications relatives aux points visés au ch. 1.

4. Si les obligations financières du requérant dépassent les liquidités et les recettes disponibles à l'intérieur du pays, l'OFT peut exiger une garantie bancaire ou la caution d'une entreprise suisse solvable.

¹¹² Nouvelle teneur selon le ch. II al. 1 de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1651).

*Annexe 2*¹¹³

¹¹³ Abrogée par le ch. III de l'O du 1^{er} mai 2024, avec effet au 1^{er} juil. 2024 (RO **2024** 201).

