



Référence du dossier : les / BAV-242.1-00004/00007/00004/00001/00001

FI/sn, février 2019

Prix du sillon 2021 – Proposition de mise en œuvre

Modification de l'OARF et de l'OARF-OFT

Commentaire des dispositions

Table des matières

1	Contexte	3
1.1	Situation initiale	3
1.2	Conditions-cadres	3
1.2.1	Analogie avec le système actuel	3
1.2.2	Couvrir les coûts marginaux	3
1.2.3	Bases juridiques	3
2	Dominantes de la révision	5
2.1	Buts	5
2.2	Examen des coûts marginaux normatifs	5
3	Le projet en bref	6
3.1	Structure	6
3.2	Coûts marginaux	6
3.2.1	Prix de base lié à l'usure	6
3.2.2	Prix de base lié au sillon	6
3.2.3	Coefficient de qualité du sillon	7
3.3	Répartition du réseau	7
3.3.1	Coefficient lié à la demande	7
3.3.2	Supplément pour arrêt	8
3.3.3	Corrections	8
3.4	Autres différenciations	8
3.4.1	Bonus-bruit	8
3.4.2	Nouveau : longs trains	9
3.4.3	Maintenir le rabais pour traction multiple en trafic marchandises transalpin	10
3.5	Contribution de couverture	10
3.5.1	Contribution de couverture en transport de voyageurs	10
3.5.2	Contribution de couverture pour le transport de chlore	11
3.6	Autres éléments et considérations	11
3.6.1	Énergie	11
3.6.2	Redevance d'annulation	11
3.6.3	Supplément pour marchandises dangereuses	12
3.6.4	Prestations complémentaires	12
4	Conséquences financières	13
4.1	Conséquences financières directes des modifications	13
4.2	Conséquences financières pour la Confédération	14
4.3	Conséquences financières pour les cantons	14
4.4	Conséquences financières pour les ETF en trafic marchandises	14
4.5	Conséquences financières pour les ETF en transport de voyageurs	15
4.6	Conséquences financières pour les tiers	15
5	Conclusion	16

1 Contexte

1.1 Situation initiale

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) acquittent l'utilisation du réseau ferré en versant aux gestionnaires d'infrastructure (GI) une rémunération : le prix du sillon. Le système suisse du prix du sillon a été introduit en 1999 dans le cadre de la réforme des chemins de fer et a été soumis à une première révision majeure entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Depuis lors, des prix plus différenciés sont à la base de meilleures incitations et renforcent la vérité des coûts.

Actuellement, les ETF versent environ 1,6 milliard de francs par an aux GI via le prix du sillon.

Évaluation état effectif 2017	Trafic march.	Longues dist.	TRV	Autres	Total
Prix de base sillon (T-km)*	16'712	157'122	241'866	16'191	431'891
Prix de base usure	65'141	110'925	79'191	12'801	268'058
Contribution de couverture (%)	-	337'534	139'515	7'042	484'091
Courant électr.	47'560	85'671	140'594	12'568	286'393
Prestations complémentaires	43'966	30'655	31'588	1'371	107'580
Total	173'379	721'907	632'754	49'973	1'578'013
*) dont bonus-bruit	-29'758				-29'758

Tableau 1 : total des recettes du prix du sillon en 2017 par élément de prix (sous forme réduite) par segment

1.2 Conditions-cadres

1.2.1 Analogie avec le système actuel

Le système révisé du prix du sillon avec un prix de base fortement différencié a été introduit en 2017 en trafic grandes lignes et un an plus tard en transport régional de voyageurs (TRV). Il s'est avéré probant. La présente révision se base sur ce système et confirme l'orientation prise.

La proposition est fondée sur le système existant et conserve ses avantages.

1.2.2 Couvrir les coûts marginaux

Chaque train doit couvrir les coûts qu'il génère (coûts marginaux). Ce principe est énoncé à l'[art. 9c](#), al. 3, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101). Or ces coûts ont augmenté au cours des dix dernières années, en particulier dans le domaine de l'entretien de la voie. Un examen récent des coûts marginaux des GI laisse conclure à une nouvelle situation : contrairement à il y a quatre ans, les coûts marginaux ont diminué. Cette réduction est principalement due aux progrès de l'automatisation.

La proposition tient compte de la baisse actuelle des coûts marginaux.

1.2.3 Bases juridiques

Le système suisse du prix du sillon (TPS) est conforme aux dispositions de la [directive 2012/34/UE](#)¹ et du règlement (UE) 2015/909². Toutefois, le TPS doit avant tout respecter le droit suisse, en particulier l'art. 9c LCdF précité, sur la base duquel le Conseil fédéral a édicté l'ordonnance du 25 novembre

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, JO L 343 du 14.12.2012, p. 32–77

² Règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, JO L 148 du 13.6.2015, p. 17-22

1998 sur l'accès au réseau ferroviaire ([OARF](#); RS 742.122). Ces dispositions décrivent le TPS aux art. 18 ss et définissent les prestations de base, les prestations complémentaires et les prestations de service afférentes. Les prix des différentes prestations de base sont fixés dans l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire ([OARF-OFT](#); RS 742.122.4), en vertu de quoi les GI mettent en œuvre les actes normatifs, déterminent eux-mêmes les autres prix et établissent le catalogue des prestations.

La proposition est juridiquement fondée sur l'[art. 9c](#) LCdF. Par conséquent, les trains doivent couvrir en premier lieu leurs coûts marginaux. En transport de voyageurs, une contribution de couverture est ajoutée aux produits du transport.

2 Dominantes de la révision

2.1 Buts

En Suisse, il est devenu d'usage que le prix des sillons, première source de revenus des GI, soit révisé tous les quatre ans en vue de la prochaine période de conventions sur les prestations (CP). Les révisions du prix des sillons en 2013 et en 2017 ont été caractérisées par une augmentation du financement des utilisateurs, conformément au projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Aujourd'hui, les clients de l'infrastructure versent 300 millions de francs de plus par an qu'auparavant au titre du prix du sillon. En outre, de nouvelles différenciations ont été introduites, notamment le coefficient d'usure.

Pour la prochaine période de CP, aucun objectif de revenu spécifique n'a été fixé pour les GI. Il s'agit plutôt d'adapter le prix du sillon au sens de l'[art. 9c LCdF](#) de telle sorte que le prix pour chaque train soit encore plus proche des coûts marginaux. L'estimation la plus récente, basée sur une vérification menée auprès des trois principaux GI à voie normale et d'importants GI à voie étroite membres de RAILplus, a montré que les coûts marginaux pour les quatre prochaines années seront vraisemblablement inférieurs d'environ CHF 90 millions par an. Cette baisse devrait se refléter dans le prix du sillon révisé.

Simultanément, il faut tenir compte du fait qu'à partir de 2020, les semelles de frein en fonte grise seront interdites sur le réseau ferré suisse. En effet, depuis 2002, le prix du sillon prévoit un bonus-bruit pour tous les trains composés de véhicules équipés de freins à semelle synthétique ou à disque qui émettent moins de bruit. Actuellement, cela représente une somme d'environ 30 millions de francs par an. L'un des objectifs de la révision est de faire en sorte que les trains de marchandises bénéficient des coûts marginaux plus faibles. Le bonus-bruit sera donc maintenu jusqu'à nouvel avis, en particulier dans l'optique de l'évolution au niveau européen.

Une exigence est que le prix de base lié à l'usure, introduit en 2017, qui tient compte des caractéristiques du véhicule et de l'itinéraire, doit rester stable pendant au moins huit ans, comme annoncé lors de la dernière révision. Il ne sera donc pas adapté au cours du présent tour de révision.

La proposition de révision 2021 du prix du sillon a notamment les objectifs suivants :

- a) Adapter le prix de base différencié aux coûts marginaux réduits ;
- b) Rendre perceptible la baisse des coûts marginaux, en particulier en transport de marchandises ;
- c) Ne pas ajuster sans motif impérieux le prix de base lié à l'usure peu après son introduction.

2.2 Examen des coûts marginaux normatifs

Conformément à l'art. 31, par. 3, de la directive [2012/34/UE](#), les redevances perçues pour les prestations minimales et pour l'accès au réseau doivent être « égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire ». L'approche des coûts marginaux vise à garantir que les prix ne soient pas discriminatoires. L'[art. 9c](#), al. 3, LCdF décrit le principe comme suit : « la redevance d'utilisation doit être fixée de manière non discriminatoire et couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon moderne et calculés par l'OFT pour la catégorie de tronçon concernée. » Ces *coûts marginaux normatifs* sont définis dans l'[OARF-OFT](#).

Les derniers calculs basés sur les données de CFF Infrastructure (CFF-I) et d'autres GI importants montrent que les coûts marginaux normatifs baissent, en particulier dans le domaine des chemins de fer à voie normale. Le présent projet doit en tenir compte (voir ci-dessus). Il devient cependant difficile de justifier la différenciation des prix entre les réseaux B (lignes principales à voie normale) et C (lignes secondaires et ensemble du réseau à voie étroite).

Les résultats sont inclus dans les prix révisés présentés ci-dessous.

Le principe des coûts marginaux normatifs est respecté. Les prix doivent être ajustés en fonction des données les plus récentes.

3 Le projet en bref

3.1 Structure

La structure actuelle du TPS demeure en grande partie inchangée.

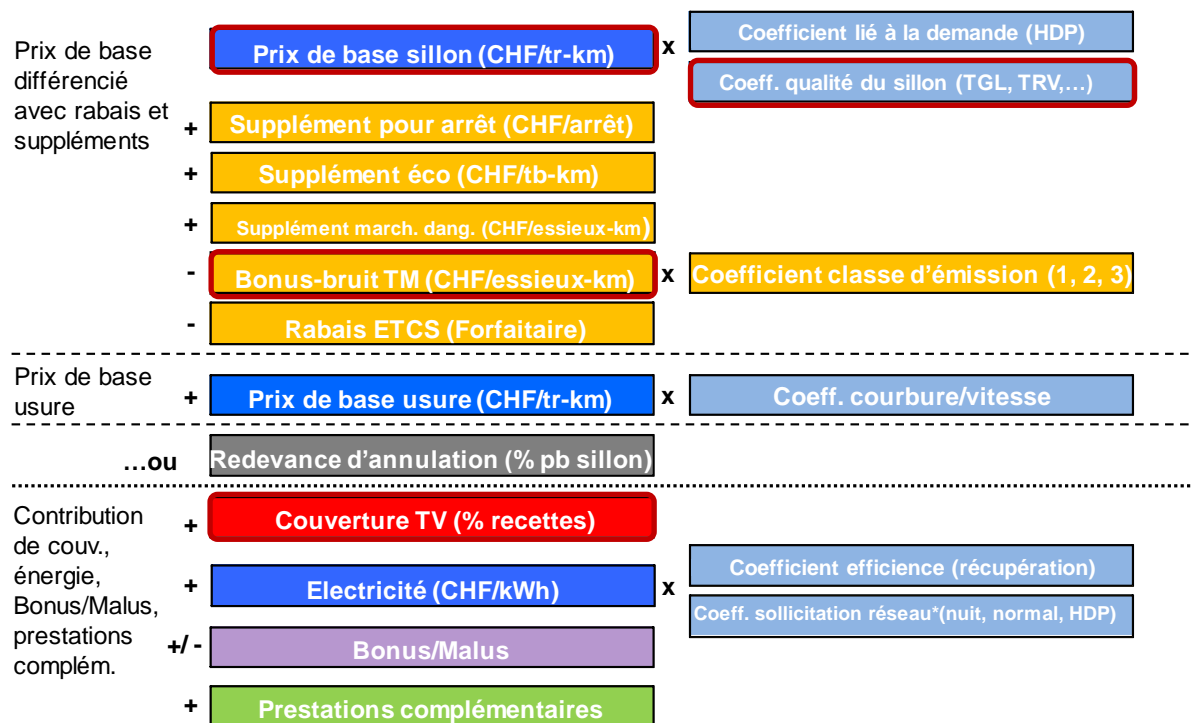


Figure 1 : Structure du système du prix du sillon à partir de 2017

Les éléments de prix encadrés en rouge ont fait l'objet d'un examen spécifique pour déterminer s'il y avait lieu de les modifier.

3.2 Coûts marginaux

Le niveau des coûts marginaux a été déterminé selon l'approche ascendante (*bottom up*), désormais établie, à partir d'un tri des différents postes de coûts. Le tri et l'analyse sont basés sur les données de CFF-I, puisqu'environ 80 % du trafic ferroviaire est traité sur son réseau. Les calculs ont été plausibilisés par BLSN, par la SOB et par RAILplus (représentés par des chemins de fer à voie métrique).

3.2.1 Prix de base lié à l'usure

Introduit en 2017, le prix de base lié à l'usure, différencié selon les caractéristiques du véhicule et de l'itinéraire, est un instrument encore si récent qu'il ne serait pas approprié de le modifier dès à présent. Les résultats de l'examen des coûts marginaux ne justifieraient clairement une réduction que pour CFF-I. Dans ce contexte, vu la stabilité et l'effet d'incitation recherchés, il est opportun de maintenir le niveau des prix même après 2021.

Proposition concernant le prix de base lié à l'usure : *aucun changement*

3.2.2 Prix de base lié au sillon

Le prix de base lié au sillon couvre les coûts d'exploitation du service du roulement ainsi que les coûts d'entretien de l'infrastructure liés aux prestations ; ces coûts ne sont pas liés au poids. Depuis 2013, les prix sont différenciés selon quatre catégories de tronçons (NLFA ; réseau principal ; réseau secondaire ; réseau de tramway), énumérées à l'annexe 1 de l'OARF-OFT. Chaque train paie un prix de

base par train-kilomètre différencié, qui est multiplié par les coefficients de demande et de qualité des sillons.

Les coûts marginaux dans ce domaine diminuent avec l'automatisation croissante, en particulier dans le domaine de la voie normale. Une réduction de prix s'impose en premier lieu pour les lignes principales. Le prix de base des sillons pour les réseaux A et B peut ainsi être réduit d'environ 25 %.

Dans le domaine de la voie étroite, les calculs font état de coûts marginaux légèrement mais non significativement inférieurs au prix de base actuel pour le réseau C. Le prix de base de ces réseaux peut également être adapté car les coûts (par train) et la qualité des réseaux B et C convergent, notamment du fait d'investissements, dans les gares, liés à la mise en œuvre de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3).

Tous les tronçons à voie étroite sont affectés au réseau C, sauf les trams (réseau D), où le prix de base est inférieur en raison de la marche à vue. On peut supposer ici que l'effet de l'automatisation ne se répercutera pas sur les coûts marginaux, raison pour laquelle aucun ajustement du prix du sillon n'est envisagé.

Prix de base lié au sillon à partir de 2021 ([art. 1](#), al. 1, let. a à d, et annexe 1, OARF-OFT) :

Réseau A (tunnel avec centrale d'expl. propre) :	CHF 2.50/T-km (actuellement : CHF 3.50/T-km) ;
Réseau B (réseau principal) :	CHF 1.15/T-km (actuellement : CHF 1.50/T-km) ;
Réseau C (réseau secondaire et à voie étroite) :	CHF 1.15/T-km (inchangé) ;
Réseau D (tramway sans installations de sécurité) :	CHF 0.70/T-km (inchangé).

3.2.3 Coefficient de qualité du sillon

Le prix de base du sillon est multiplié par un coefficient destiné à refléter la qualité du sillon. Ce coefficient est plus faible pour les trains du transport non concessionnaire. Les différences de qualité des sillons sont réelles, même si elles ne peuvent pas être mesurées avec une précision absolue. La qualité des sillons semble être une question importante, en particulier pour les ETF de marchandises. La différenciation subsiste et le coefficient pour les catégories C et D doit être réduit à 0,5 et 0,4 respectivement. Cela signifie que le prix de base du sillon pour un train de marchandises ne s'élève qu'à la moitié voire à moins que celui d'un train de voyageurs sur le même trajet.

Coefficient proposé pour la qualité des sillons à partir de 2021 ([art. 19a](#), al. 2, let. c à d, et 3, OARF) :

Cat. A (trafic voyageurs grandes lignes) :	1,25 (inchangé) ;
Cat. B (TRV) :	1,00 (inchangé) ;
Cat. C (sillons « rapides » du transport non concessionnaire ; courses à vide) :	0,50 (actuelle ^t : 0,70) ;
Cat. D (trains locomotives ; sillons « lents » ; trains locaux de marchandises) :	0,40 (actuelle ^t : 0,60).

Dans ce contexte, le régime spécial applicable aux lignes de base de la NLFA sera également abrogé. Ce régime a été introduit afin que les itinéraires de montagne ne soient pas trop chers en comparaison. Dans le contexte actuel, le règlement ne fait plus sens.

3.3 Répartition du réseau

3.3.1 Coefficient lié à la demande

Le coefficient lié à la demande a été introduit dans le TPS en 2013. Il double le prix de base lié au sillon aux heures de pointe sur les lignes à voie normale fortement sollicitées ([art. 19a](#), al. 1, OARF). 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'ensemble du réseau à voie normale a été examiné en fonction de ce critère et il en résulte les modifications suivantes de l'annexe 1 de l'[OARF-OFT](#) :

a) Nouveaux tronçons soumis au coefficient lié à la demande (prix de base sillon x2 aux HDP) :

210.2	Yverdon-les-Bains–Neuchâtel
260	Biel/Bienne–Zollikofen
601.5	Lugano–Chiasso

757.1 Effretikon–Wetzikon

850.1 Winterthur–Wil–Gossau SG

b) Nouveaux tronçons non soumis au coefficient lié à la demande (prix de base sillon x1 aux HDP) :

100.3 Sion–Brigue

410.2 Solothurn–Oensingen–Olten

601.1 Immensee–Arth-Goldau–Erstfeld

630.1 Giubiasco–Cadenazzo Ovest

630.2 Cadenazzo Ouest–Locarno

653 (Lenzburg–)Hendschiken–Rotkreuz–Immensee

665 Zug–Arth-Goldau

700 Pratteln–Stein-S.–Brugg

3.3.2 Supplément pour arrêt

Le supplément pour arrêt a été introduit en 2013 en même temps que le coefficient lié à la demande : une ETF paie CHF 2,00 pour chaque arrêt commandé sur des lignes à trafic mixte. Selon l'[art. 19a](#), al. 4, OARF, on entend par trafic mixte la combinaison de transport régional et d'au moins douze trains par jour du transport de voyageurs longues distances ou du trafic marchandises suprarégional. L'ensemble du réseau à voie normale a également été examiné en fonction de ce critère et les modifications suivantes ont été apportées à l'annexe 2 de l'[OARF-OFT](#) :

Nouveaux tronçons *sans* supplément d'arrêt :

630.2 Cadenazzo Ouest–Locarno

637 Mendrisio–Stabio–frontière (–Varese)

820.3 Romanshorn–Rorschach

3.3.3 Corrections

Les tronçons suivants doivent être reclassés dans les annexes de l'OARF-OFT :

a) Annexe 1 : nouveau tronçon du *réseau C* au lieu du *réseau B* :

514 Zofingen–Suhr–Lenzburg

b) Annexe 2 : tronçons *sans* supplément pour arrêt (supprimer) :

721,1 Zurich Gare centrale–Kilchberg–Thalwil

3.4 Autres différenciations

Le prix de base du sillon est différencié par divers rabais et suppléments conformément à l'[art. 19](#), al. 3, OARF.

3.4.1 Bonus-bruit

Dans le domaine du bruit, le TPS est différencié de manière plus poussée depuis 2013. Ainsi, l'[art. 19b](#), al. 1, OARF distingue désormais trois catégories selon le diamètre de la roue et le type de frein. Alors que le matériel roulant suisse est pratiquement totalement silencieux, de nombreux wagons de marchandises étrangers sont encore équipés de semelles de frein en fonte grise. Or celles-ci seront interdites en Suisse à partir du 1^{er} janvier 2020 (éventuellement deux ans plus tard) car leurs émissions sonores sont trop élevées. Ce point est déterminant pour le prix des sillons des trains de marchandises. Aujourd'hui déjà, 83 % des prestations kilométriques en Suisse sont fournies par des wagons de marchandises peu bruyants et bénéficient du bonus-bruit, qui réduit actuellement le prix des sillons des trains de marchandises de quelque 30 millions de francs par an.

Si le matériel roulant doit de toute façon être assaini, l'effet incitatif du bonus-bruit visant à atteindre des valeurs d'émissions encore meilleures (c.-à-d. inférieures) sera limité. D'autre part, ceux qui ont investi dans des freins silencieux devraient continuer à bénéficier du rabais. L'UE et certains pays voisins s'efforcent d'encourager davantage les trains « silencieux ».

Dans ce contexte, il est proposé de maintenir le bonus-bruit pendant quatre années supplémentaires. Cependant, on part du principe qu'un train est équipé exclusivement de freins silencieux, car même un seul wagon « bruyant » réduit considérablement les effets. L'OARF décrit nouvellement le processus, désormais fortement automatisé grâce à une base de données.

La proposition prévoit les modifications suivantes à l'art. 19b OARF (modification de l'al. 1 uniquement formelle) :

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:

- a. 1 centime par essieu-kilomètre pour les courses avec des véhicules dont les roues ont un diamètre inférieur à 50 centimètres;
- b. 2 centimes 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 est équipé de semelles de frein en fonte grise.

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

^{3bis} *Abrogé*

⁴ Les entreprises de transport ferroviaire déclarent à ce 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.

3.4.2 Nouveau : longs trains

La Confédération entend investir dans une infrastructure ferroviaire qui soit également conçue pour les longs trains de marchandises en transit. Des trains de marchandises plus longs permettent de mieux exploiter les capacités, de sorte qu'il y a davantage de place sur le réseau ferré pour d'autres trains ou pour plus de marchandises. Jusqu'à présent, cette possibilité n'a pas été beaucoup utilisée. Des incitations financières semblent nécessaires.

L'art. 19, al. 3, let. f, OARF contient un passage correspondant. Il est maintenant proposé de le préciser dans l'OARF-OFT en accordant aux GI une réduction de 1 centime par mètre de charge remorquée (au-delà de 540 mètres) et par train-km sur le prix de base du sillon. Il s'agit de compenser les surcoûts, en particulier pour les manœuvres et dans le prix de base lié à l'usure. L'effet est difficile à estimer. A l'avenir, les trains de marchandises auront accès à un total d'environ 300 sillons³ par jour via les deux axes de la NLFA, qui sont principalement concernés. L'OFT s'attend à ce que les ETF concernées puissent économiser environ 5 millions de francs par an si la longueur des trains de marchandises augmente de 50 m en moyenne.

³ Depuis le 11.12.2016, 1104 sillons sont en principe disponibles chaque semaine au Saint-Gothard (...) et 633 sillons hebdomadaires au Loetschberg/Simplon, la capacité n'étant pas entièrement pondérée le week-end en raison du débit hebdomadaire. Au Saint-Gothard, par exemple, les (...) 192 sillons disponibles quotidiennement sont multipliés par 5,75 au lieu de 7,0 pour calculer la capacité hebdomadaire afin de tenir compte du débit et du week-end relativement faible. Ces nombres de sillons sont supposés constants, même si la disponibilité réelle peut être plus faible en raison de travaux de construction et d'entretien ou de fermetures dues aux conditions météorologiques ou à des accidents. (Source : *Transport transalpin de marchandises en Suisse, Indice 2017 et interprétation de l'évolution*. OFT, septembre 2017 [ce document n'existe qu'en allemand])

Exemple : un train de 19 wagons à six essieux, chacun d'une longueur d'environ 35 m, a une charge remorquée de 650 m au total. Pour un voyage de Bâle jusqu'en Italie via le Loetschberg et le Simplon (environ 224 km sur le réseau suisse), le rabais accordé serait d'environ 250 francs ; celui-ci se calcule comme suit : $(650-540) \times 224 \times 0,01 = \text{CHF } 246,40$.

[L'art. 1](#) OARF-OFT est complété par un al. 1^{bis} :

^{1bis} Pour chaque mètre de charge remorquée dépassant 540 m, un rabais de 1 centime par T-km est accordé sur le prix de base lié au sillon.

3.4.3 Maintenir le rabais pour traction multiple en trafic marchandises transalpin

En trafic marchandises transalpin, la traction multiple reste nécessaire dans de nombreux cas pour pouvoir acheminer les lourdes charges. Dans le prix de base lié à l'usure, chaque locomotive coûte relativement cher. Or il n'est guère possible ni raisonnable d'un point de vue opérationnel d'utiliser la locomotive supplémentaire uniquement pour les sections de ligne où la traction multiple est requise. Dans la pratique, les ETF doivent acheminer leurs locomotives sur de longues distances. C'est pourquoi le Conseil fédéral a introduit, dans le cadre du rapport sur le transfert 2015, un rabais pour la traction multiple, limité jusqu'à fin 2021 ; cette mesure représente une somme de 3 millions de francs par an. Ce rabais doit être maintenu.

[L'art. 19](#), al. 3, let. g, OARF, est désormais applicable pour une durée *illimitée* :

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

- g. 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.

3.5 Contribution de couverture

Alors que le prix de base indemnise l'infrastructure des coûts marginaux d'un train, la contribution de couverture couvre une partie des coûts non liés aux prestations. Conformément à l'[art. 9b](#), al. 3, LCdF et à l'[art. 20 OARF](#), depuis 2010, elle n'est plus prélevée que sur le trafic voyageurs⁴. La base juridique dispose que la contribution de couverture en trafic concessionnaire est calculée sur la base des produits du transport, mais elle laisse à l'autorité concédante le soin de décider le montant de cette contribution. Pour le transport de voyageurs non concessionnaire (trains affrétés, etc.), elle s'élève à CHF 0.0027 par kilomètre d'offre (art. 20, al. 1, OARF).

3.5.1 Contribution de couverture en transport de voyageurs

La proposition de révision du prix de sillon n'a pas pour but de modifier les taux de contribution de couverture en transport de voyageurs. S'agissant de la contribution de couverture en trafic longues distances, l'OFT a annoncé une nouvelle définition conformément à l'art. 20, al. 2, OARF à partir de fin 2019 et l'a fixée le 12 juin 2018 dans le cadre du renouvellement de la concession, ce qui représente une charge supplémentaire d'environ 50 millions par an pour le secteur du trafic grandes lignes. Les nouveaux taux respectifs pour le réseau Intercity et le réseau de base doivent rester stables pendant cinq ans, c'est-à-dire qu'ils seront vraisemblablement examinés lors de la prochaine révision périodique du prix des sillons. En TRV, le taux (8 % des produits du transport) est inchangé depuis 2013 et devrait le rester malgré la baisse du prix de base. La contribution de couverture en transport de voyageurs non concessionnaire (trains affrétés, etc.) est également maintenue à CHF 0.0027 par kilomètre d'offre.

La contribution de couverture en transport de voyageurs reste inchangée dans le prix du sillon 2021.

⁴ Théoriquement, selon l'art. 20, al. 5, OARF, une contribution de couverture peut également être prélevée sur un train de marchandises dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres.

3.5.2 Contribution de couverture pour le transport de chlore

Le transport de chlore (n° ONU 1017) est un sujet particulier. Bien que la question soit indépendante de la révision périodique du prix des sillons, elle s'intègre facilement à la présente proposition de modification de l'OARF.

En vue de la mise en œuvre de la deuxième déclaration conjointe (GEII) entre la Confédération, les CFF et l'industrie, un ajustement du prix du sillon a été prévu, mais aucune solution consensuelle n'a été trouvée. Une contribution de couverture de CHF 1,00 par essieu-km est proposée. À l'instar du supplément pour marchandises dangereuses, elle serait perçue par essieu assorti du n° ONU correspondant, quel que soit le degré de remplissage. Il s'agit d'un critère simple et équitable, selon lequel les citernes vides et non nettoyées doivent également porter le numéro ONU.

Le taux est fixé de manière à couvrir, sur une dizaine d'années, les coûts des mesures prévues par la GEII et liées au transport ferroviaire de chlore. Pour les GI, cela ne représente pas une somme importante, mais renchérit fortement chacun des trains concernés, relativement peu nombreux. Vu les restrictions routières, il n'y a pas lieu de s'attendre, du moins pour la Suisse, à un transfert des transports sur la route tant que le chlore n'est pas produit localement. La contribution de couverture devrait avoir un effet dissuasif sur les transports de chlore en transit à travers la Suisse.

Proposition de modification de l'[art. 20](#), al. 4, OARF et d'ajout d'un al. 4^{bis} :

³ Sous réserve des al. 4^{bis} et 5, aucune contribution de couverture n'est perçue dans le trafic marchandises.

^{4bis} Une contribution de couverture de 1 franc par essieu-kilomètre est perçue sur les véhicules portant le n° ONU 1017 (chlore).

3.6 Autres éléments et considérations

3.6.1 Énergie

Le prix de la consommation d'énergie fait partie intégrante du TPS. Il est important que la vente du courant de traction soit une opération neutre pour les GI. Le prix tient compte des pics de demande. Il y a aussi un intérêt à ce que les prix soient stables. Le prix au fil de contact selon l'[art. 3](#), al. 1, OARF-OFT a été réduit à 11,0 ct./kWh au 1^{er} janvier 2019. L'OFT a maintenant défini les valeurs relatives de consommation par catégorie de train (taux forfaitaires) dans la nouvelle annexe 5. Si les données de mesure les plus récentes laissent conclure à une autre situation, l'OFT se réserve le droit d'adapter les taux forfaitaires après consultation des parties intéressées. À partir du 1^{er} janvier 2020, conformément à l'[art. 20a](#), al. 3, OARF, les entreprises qui ne mesurent pas la consommation de courant de leurs trains doivent payer un supplément de 25 % dans le domaine de la voie normale.

En règle générale, les nombreux chemins de fer à courant continu appliquent des prix différents conformément à l'[art. 3](#), al. 2, OARF et sont exemptés de la surtaxe pour les trains non équipés de dispositifs de mesure.

En ce qui concerne l'énergie, la proposition ne vise pas à modifier les principes en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2019.

L'OFT se réserve le droit d'adapter les valeurs de consommation relatives de l'annexe 5 OARF-OFT en fonction des dernières données de mesure.

3.6.2 Redevance d'annulation

La redevance d'annulation prévue à l'[art. 19d](#) OARF est perçue depuis 2017 sur la base du prix de base d'un sillon commandé. Il n'est pas prévu de modifier ce principe, mais de proposer un complément pour les suppressions partielles. Les taux fixés à l'al. 3 semblent se situer à un niveau raisonnable. Les annulations dues à des perturbations à l'étranger sont difficiles à gérer. L'OFT est convaincu que les GI et les ETF trouveront de bonnes solutions au sens de l'ordonnance.

En ce qui concerne la redevance d'annulation, l'[art. 19d](#), al. 1, OARF est complété par les termes « tout ou partie » afin de refléter les suppressions partielles.

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.

3.6.3 Supplément pour marchandises dangereuses

Le supplément pour marchandises dangereuses a été introduit en 2013 dans le TPS. Selon l'[art. 19a](#), al. 5, let. b, OARF, ce supplément est de 2 centimes par essieu-km pour les véhicules sans bogies et de 4 centimes par bogie-km. L'adaptation de ce supplément a été envisagée lors de l'élaboration du présent projet de révision du TPS pour 2021, mais l'idée a été rejetée. Par contre, une contribution de couverture est introduite pour les transports de chlore, voir 3.5.2.

Le supplément pour marchandises dangereuses est maintenu à CHF 0,02/essieu-km ou CHF 0,04/bogie-km.

3.6.4 Prestations complémentaires

Les GI peuvent continuer à fixer eux-mêmes les prix des prestations complémentaires conformément à l'[art. 22 OARF](#).

4 Conséquences financières

Alors que le Conseil fédéral avait décidé d'augmenter les prix en 2013 et 2017 afin de renforcer le financement par les usagers, la situation présente est contraire : le prix du sillon baisse. L'OFT s'attend à ce que la réduction soit reportée sur les passagers (transport de voyageurs) et sur les transporteurs (trafic marchandises) ; elle ne doit pas bénéficier aux ETF.

Les tarifs pour le *transport de voyageurs* sont fixés par l'Union des transports publics (UTP). La réduction du prix des sillons doit être répercutée par les ETF au moyen de mesures tarifaires appropriées.

En *transport de marchandises*, l'impact est plus difficile à évaluer. Du fait du présent projet, la plupart des trains de marchandises bénéficieront de prix du sillon plus bas, ce qui devrait permettre une diminution sensible des coûts de transport.

4.1 Conséquences financières directes des modifications

Les modifications proposées du TPS ont un impact direct sur les entreprises ferroviaires. Sur la base des produits effectifs du sillon déclarés pour 2017, l'OFT a extrapolé l'impact financier à partir des mêmes volumes de trafic (et de matériel roulant). En fin de compte, le prix des sillons baissera probablement de près de 90 millions de francs par an, dont près de 30 millions imputables au trafic grandes lignes, 30 millions au transport régional et près de 30 millions au trafic marchandises (voir tableau 2 ci-dessous).

	Projet consolidé: variations en mio CHF par rapport à 2017				
	Longues dist.	TRV	Trafic march.	Autres	Total
Prix de base usure*	0	0	0	0	0
Prix de base sillon total	-26	-30	-10	-3	-70
Coefficient qualité sillon	0	0	-8	-2	-11
Bonus-bruit	0	0	0	0	0
Contribution de couverture	0	0	0	0	0
Rabais longs trains	0	0	-5	0	-5
Total	-26	-30	-23	-6	-85
*) Rabais traction pour trains march. transalpins en traction multiple					
**) Pas de modification prévue en transp. voyageurs; en trafic march. (chlore) > 0.5 mio CHF/an					

Tableau 2 : Estimation des conséquences financières de la révision du TPS, en millions de CHF par an et par secteur

Ci-dessous, la figure 2 compare les totaux des prix des sillons avant et après la révision 2021 pour chaque secteur (la colonne « autres », c'est-à-dire notamment le chargement des automobiles et les courses de trains vides, est masquée).

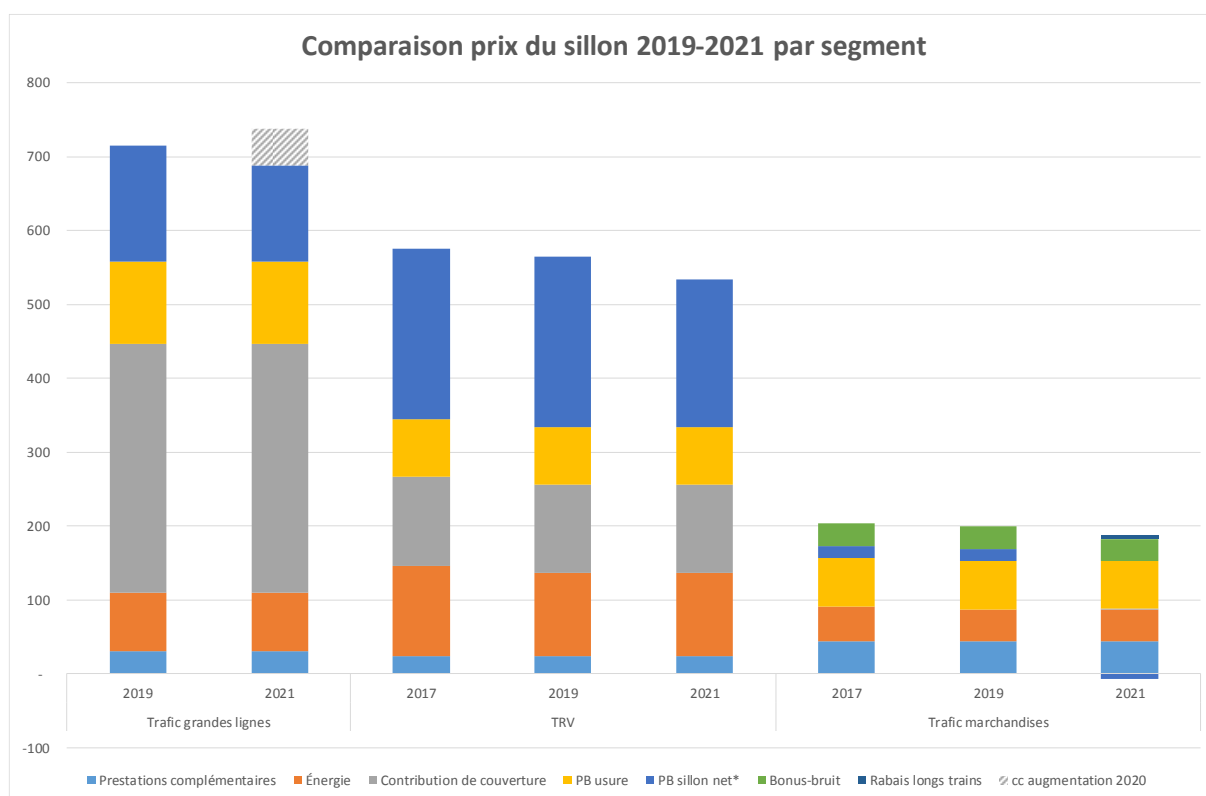


Figure 2 : comparaison des prix des sillons 2019 par secteur par rapport à 2021

Le bonus-bruit ne change pas. Il devrait être supérieur d'environ 10 millions d'euros en 2021.

Outre le nombre d'essieux-km silencieux en transport de marchandises, il est difficile de prévoir l'effet qu'aura le nouveau rabais pour les longs trains. Aujourd'hui, seuls quelques trains circulent avec une charge remorquée de plus de 540 m. Le volume pourrait augmenter sensiblement grâce à l'effet incitatif et à la poursuite de l'aménagement de l'infrastructure, en particulier du corridor 4 m et du tunnel de base du Ceneri.

4.2 Conséquences financières pour la Confédération

Sans augmentation de la contribution de couverture, la Confédération ou, plus précisément, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) devra compenser une partie des pertes d'environ 90 millions de francs sur l'infrastructure par le biais des conventions sur les prestations avec les GI, à savoir les coûts qui sont transférés aux frais fixes.

4.3 Conséquences financières pour les cantons

En moyenne, les cantons contribuent pour moitié aux indemnités du TRV et, partant, indirectement au prix des sillons des trains du TRV. Grâce à la baisse du prix des sillons, ils devraient, *ceteris paribus*, se voir délestés d'un peu moins de 20 millions de francs, principalement sur les grandes lignes de l'infrastructure à voie normale et seulement de manière marginale pour le trafic sur voie étroite. Toutefois, cet effet est réduit en conséquence si les tarifs sont ajustés, voir le ch. 4.6 ci-dessous.

4.4 Conséquences financières pour les ETF en trafic marchandises

Pour les ETF de marchandises, il faut s'attendre à un résultat meilleur en moyenne. Les modifications, à savoir la réduction du prix de base lié au sillon et le coefficient lié à la qualité du sillon, permettent aux ETF de réduire leurs coûts. Les longs trains de marchandises peuvent bénéficier d'un nouveau rabais.

4.5 Conséquences financières pour les ETF en transport de voyageurs

Les ETF de voyageurs paieront moins pour l'infrastructure (voir tableau 2) ; en transport longues distances, la réduction des coûts de près de 30 millions de francs correspond à une réduction du prix du sillon de 3 à 4 %. En TRV, les économies de 30 millions de francs correspondent à une réduction d'environ 5 %, essentiellement dans le domaine de la voie normale. Dans le domaine de la voie étroite, les ETF seront également délestées, mais seulement de façon marginale. L'OFT s'attend à ce que les économies réalisées soient répercutées sur les clients par le biais des tarifs.

4.6 Conséquences financières pour les tiers

Les clients du transport de voyageurs, c'est-à-dire les passagers, peuvent s'attendre à des tarifs inférieurs. La somme de 60 millions de francs correspond à presque 2 % des produits du transport ferroviaire. Cependant, comme le système tarifaire est intermodal et inclut les autobus, les tramways, les téléphériques et les bateaux, la réduction devrait être légèrement inférieure. Plusieurs autres facteurs influencent en outre le niveau tarifaire.

5 Conclusion

La présente révision du prix du sillon est une adaptation à l'évolution des coûts d'infrastructure. Les ETF bénéficient du principe selon lequel le prix du sillon est basé sur les coûts marginaux.

Premièrement, l'OFT propose de réduire sensiblement le prix de base lié au sillon. Il n'est pas prévu de modifier le système de prix lié à l'usure, celui n'ayant été introduit que récemment.

Deuxièmement, pour les ETF de marchandises, une nouvelle réduction pour les longs trains compense les dépenses plus élevées liées à ces trains, notamment pour les manœuvres.

Avec ces changements, le TPS se présente désormais comme indiqué à la figure 3. Les éléments encadrés en vert sont nouveaux ou modifiés :

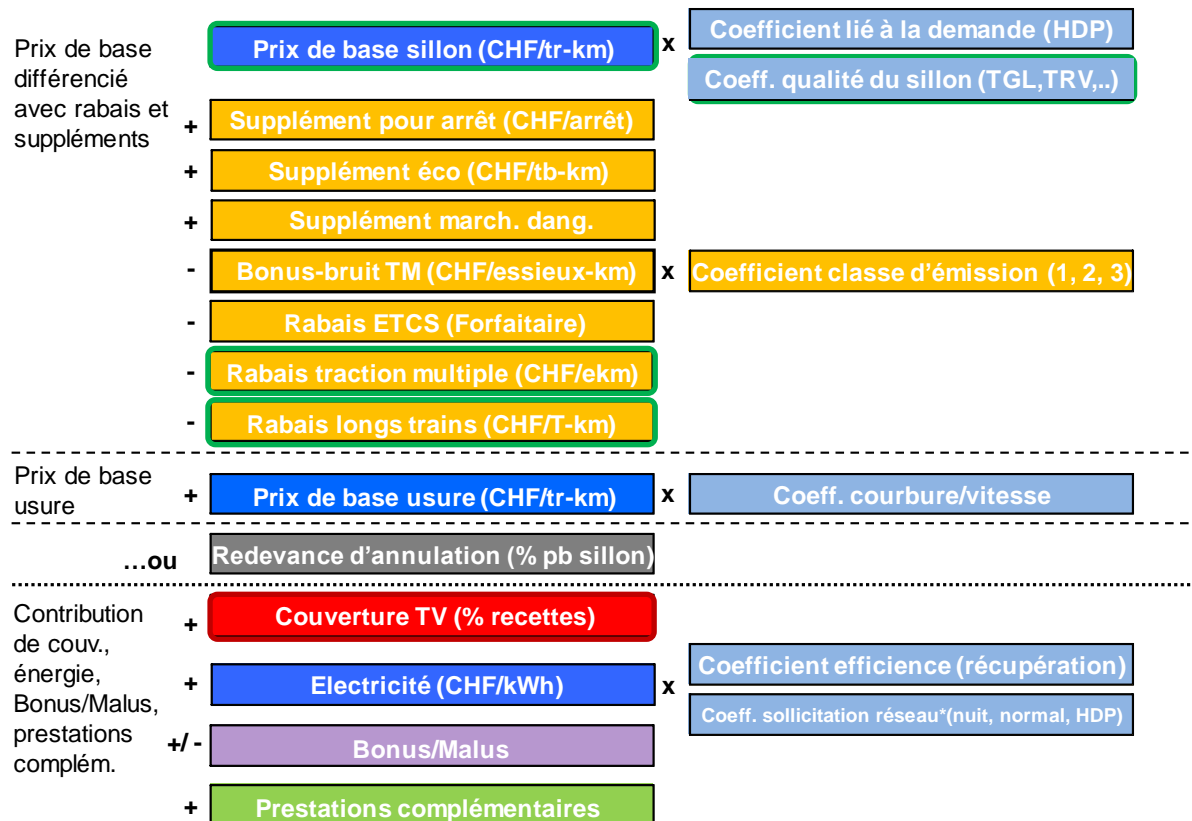


Figure 3 : structure du système du prix du sillon à partir de 2021