



Juin 2023

Révision partielle de l'OARF-OFT en vue de la fixation du prix du sillon pour la période CP 2025-2028

Proposition de mise en œuvre

Rapport explicatif

Référence : BAV-242.1-5/7/3

1 Contexte

Le prix du sillon est réglé dans l'art. 9c de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹ ainsi que dans l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)² et dans l'ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT)³. Il s'agit d'une indemnité que les entreprises de transport ferroviaire (ETF) doivent verser aux gestionnaires d'infrastructure (GI) pour pouvoir circuler sur leur réseau ferré. Le prix du sillon se compose du prix des prestations de base et des prix des prestations complémentaires (art. 18, al. 1, OARF). Le prix des prestations de base se compose du prix de base, de la contribution de couverture et du prix de l'électricité (art. 18, al. 2, OARF).

Les produits du sillon constituent la principale source de revenus des GI et s'élèveraient à environ 1,5 milliard de francs suisses par an (moyenne de 2017 à 2021) si le COVID-19 n'avait pas entraîné des restrictions de circulation. Ainsi, les transports financent environ un tiers des coûts de l'infrastructure ferroviaire. Le reste des coûts est couvert par la Confédération via le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Office fédéral des transports OFT
Christophe Le Borgne
3003 Berne
Siège : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 461 89 65
Christophe.Le-Borgne@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>

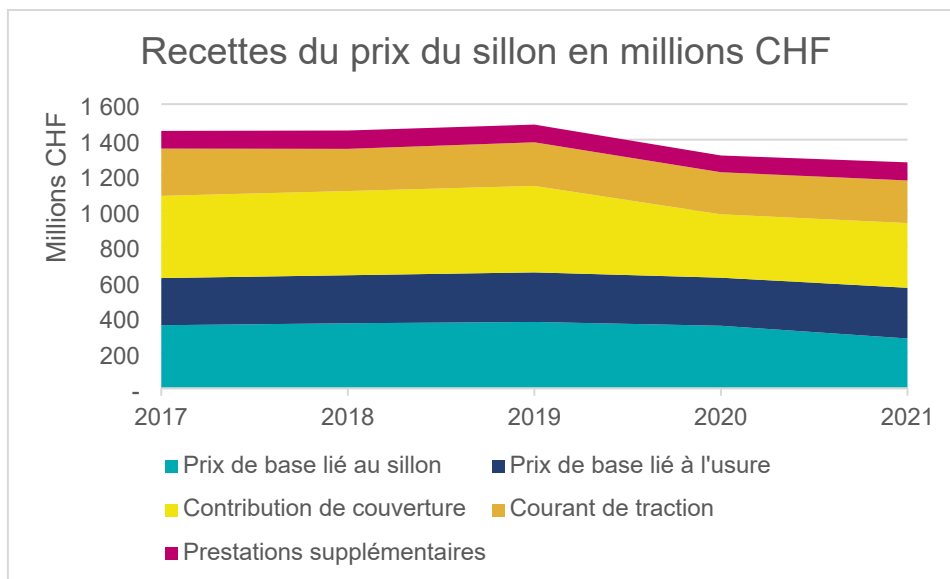
¹ RS 742.101

² RS 742.122

³ RS 742.122.4



Figure 1 : produits du sillon en francs suisse depuis 2017



Source : base de données WDI (OFT)

Les fluctuations des produits du sillon au cours des dernières années s'expliquent principalement par des modifications des contributions de couverture et à la pandémie de COVID-19.

2 But de la présente révision partielle de l'OARF-OFT

Lors de l'introduction du système du prix du sillon (SPS) actuel, il a été retenu que les prix du sillon devaient être aussi stables que possible pour des raisons de sécurité de planification. Il convenait cependant de vérifier régulièrement les coûts marginaux dans la perspective d'une période de CP quadriennale. L'objectif de la présente révision partielle de la OARF-OFT est donc de consulter les ETF et les GI sur les prix des sillons prévus pour la période de convention de prestations 2025-28.

3 Bases légales relatives au prix du sillon

Bien que le SPS suisse tient compte des dispositions de l'UE figurant dans la directive 2012/34/UE et dans le règlement d'exécution (UE) 2015/909, il doit respecter en premier lieu le droit suisse et notamment l'art. 9c LCdF, qui constitue la base des dispositions du Conseil fédéral figurant dans l'OARF. Cette dernière décrit le SPS dans les art. 18 ss et définit les prestations de base, complémentaires et de service qui en font partie. Sur la base d'une délégation d'attribution directe à l'OFT au sens de l'art. 9c LCdF, les prix des différentes prestations de base sont fixés dans une ordonnance de l'OFT relative à l'OARF (OARF-OFT). Les GI mettent en œuvre les actes législatifs, fixent eux-mêmes les prix des prestations complémentaires et établissent sur ces bases le catalogue de prestations.

Conformément à l'art. 9c, al. 3, LCdF, le prix du sillon doit couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par l'utilisation d'un tronçon moderne, appelés « coûts marginaux normatifs ».

Selon l'art. 19, al. 1, OARF et en concordance avec l'art. 9c, al. 4, LCdF, 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.

En vertu de l'art. 19, al. 2, OARF, 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 qu'il entraîne (prix de base lié à l'usure).

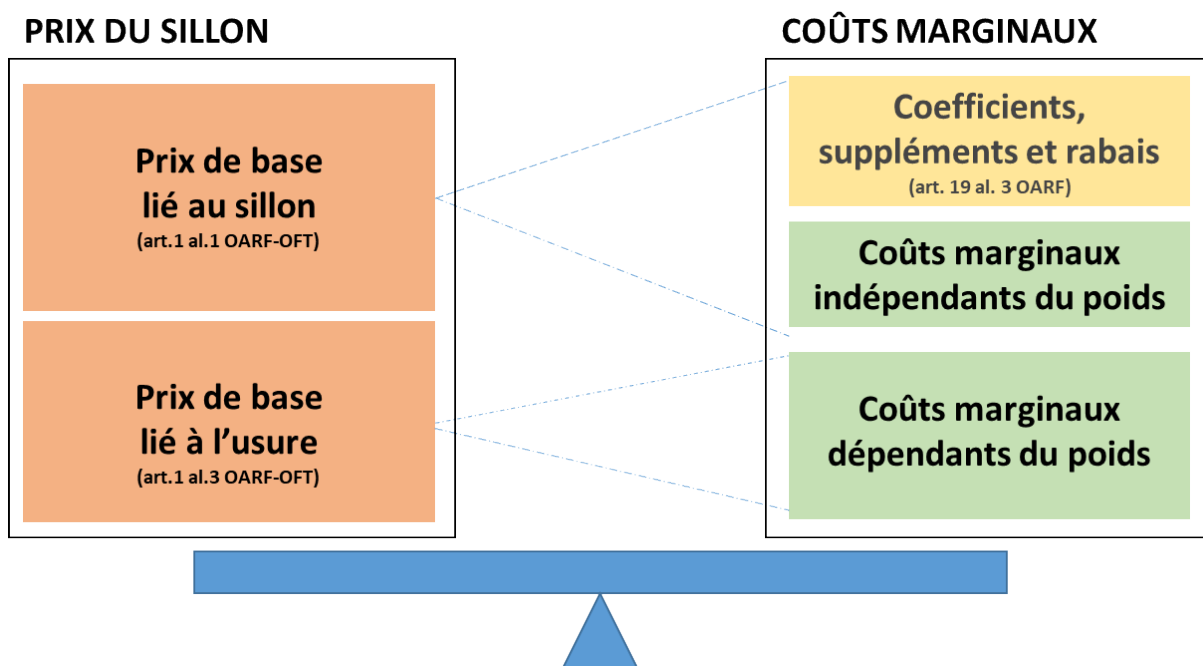
Les prix de bases sont fixés à l'art. 1 OARF-OFT.

4 Mise en œuvre de la base juridique en matière de calcul des coûts marginaux normatifs

En Suisse, une méthode dite d'ingénierie ou méthode *bottom-up* est utilisée pour calculer les coûts marginaux. Elle s'appuie sur le compte des coûts de CFF Infrastructure. Les types de coûts sont catégorisés sur la base de connaissances d'experts. Les coûts pris en compte sont ceux occasionnés par le maintien de la qualité de l'infrastructure et la gestion du trafic. Les installations d'infrastructure comprennent notamment la voie, les installations de courant de traction, les installations de sécurité, le contrôle de la marche des trains, l'accès au chemin de fer, les installations électriques, le génie civil, les télécommunications et les dispositifs de contrôle de la marche des trains. Dans un premier temps, il s'agit de séparer les coûts fixes des coûts marginaux. Dans un deuxième temps, les coûts marginaux sont subdivisés en coûts indépendants du poids et en coûts dépendants du poids.

Vu que le prix du sillon ne prend pas uniquement en compte les différents coûts liés au réseau, mais aussi l'impact des véhicules sur l'environnement et la demande (art. 9c, al. 4, LCdF), le prix de base lié au sillon est conditionné par les coefficients, supplément et rabais au sens de l'art. 19, al. 3, OARF.

Figure 2: illustration du lien entre le prix de base et les coûts marginaux



En 2022, un groupe de travail a été constitué dans le cadre du projet législatif Adaptation de l'OARF, première partie, pour vérifier les coûts marginaux normatifs. Ce groupe de travail comprenait des représentants des CFF, du BLS, de la SOB, de quelques chemins de fer à voie métrique (zb, RhB et AB) ainsi que de la Railcom et du service d'attribution des sillons (SAS). Ce groupe a vérifié les coûts marginaux des CFF pour l'offre relative à la CP 2025-2028 en les comparant avec les valeurs effectives depuis 2017 puis en a contrôlé la plausibilité⁴. Ce faisant, il a constaté que :

- Les coûts marginaux des CFF dépendant du poids augmentent en moyenne de 39 millions de francs par an sans renchérissement (se référant à CFF-MUP 2023-2030).
- Dans le domaine des coûts marginaux de l'entretien dépendants des train-kilomètres, le CFF-MUP fait état de coûts supplémentaires de 20 millions de francs (renchérissement compris), mais

⁴ L'OFT a fait procéder à une évaluation des éléments incitatifs du nouveau système de prix des sillons 2017 en 2022/23 : www.bav.admin.ch > Publications > Rapports et études > Autres thèmes. L'examen et la mise en œuvre des recommandations auront lieu pour la prochaine période de convention de prestations 2029 - 32.

également d'économies du même ordre dans le domaine des coûts marginaux occasionnés par le service du roulement grâce au développement de l'automatisation. Vu que le volume de transport est amené à croître d'après CFF-MUP 2025-28, le prix de base baisse de manière proportionnelle, hors renchérissement. En tenant compte de ce dernier, les prix devraient cependant rester stables.

En l'absence de chiffres réels plus récents, corrigés par Covid 19, et compte tenu du fait que l'offre des CFF pour la convention de prestations 2025 - 2028 n'est pas encore définitive, la base de décision est actuellement encore entachée de quelques incertitudes. En ce qui concerne la prise en compte du renchérissement, la fixation de l'augmentation du prix de base ne se base pas sur les différents taux de renchérissement indiqués par les CFF. On se base sur le renchérissement général qui, selon les hypothèses officielles de la Confédération (AFF), s'accumule à 6% sur quatre ans pour 2022 - 2026. Sur la base de ces résultats, il est proposé d'augmenter le prix de base de l'usure de 18,5% pour la période 2025 - 28, renchérissement inclus. Les prix de base du sillon doivent en revanche rester inchangés.

Le prix de base sera définitivement fixé au printemps 2024, lorsque les résultats réels de la couverture des coûts marginaux, en particulier de la partie usure, seront disponibles pour les années 2022 et 2023. Si les résultats réels confirment le besoin d'adaptation, il est prévu d'augmenter le prix de base de l'usure dans la mesure décrite.

Afin de créer de planification stable du courant de traction, il est indiqué dans ce cadre que le prix du courant conformément à l'article 3 NZV-OFT ne sera pas adapté. Pour la période 2025 - 2028, il faut donc s'attendre à un prix de l'électricité de 14 ct./kWh (achat d'énergie à partir du fil de contact).

5 Commentaires des différentes dispositions prévues dans le présent projet de révision de l'OARF-OFT

Art. 1, al. 3

Conformément à la décision de la direction de l'OFT du 22 mai 2023, le prix de base lié à l'usure a été élevé de 18,5 % et passe de 0,27 à 0,32 ct./tonne brute-kilomètre (tb-km) pour les tronçons dont la superstructure est prévue pour un poids par essieu de 13 t au maximum et de 0,33 à 0,39 ct./tb-km pour tous les autres tronçons.

Annexe 1

Au sens de l'art. 19a, al. 1, OARF, 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. La liste des catégories de tronçons figurant à l'annexe 1 de l'OARF-OFT a été actualisé en conséquence sur la base d'une évaluation récente des données d'exploitation des CFF.

Annexe 2

Au sens de l'art. 19a, al. 4, OARF, Le supplément pour arrêt lié à la demande est de 2 francs par arrêt sur les tronçons à 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. Les listes des tronçons et gares avec supplément pour arrêt figurant à l'annexe 2 de l'OARF-OFT a été actualisé en conséquence sur la base d'une évaluation récente des données d'exploitation des CFF.