



Office fédéral des transports, mai 2016

Refonte de l'ordonnance sur le transport de marchandises

Commentaires des différentes dispositions

Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Table des matières

1.	Contexte	3
2.	Commentaires des différentes dispositions.....	6
2.1	Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises	6
2.2	Modifications de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102)	31
2.3	Modifications de l'ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)	32
2.4	Modification de l'ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL ; RS 641.811).....	32
2.5	Modification de l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622).....	33
2.6	Modification de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1).....	33
2.7	Modification de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)	34
2.8	Modification de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11).....	34
2.9	Ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4) ..	34



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

1. Contexte

Le 30 avril 2014, le Conseil fédéral a approuvé le message relatif à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (14.036) à l'attention des Chambres fédérales, qui ont adopté le projet le 25 septembre 2015. Le projet prévoit une stratégie globale d'encouragement du fret ferroviaire sur tout le territoire. La révision totale de la loi sur le transport de marchandises a permis de réunir en un acte normatif la loi du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement (LVR)¹ et l'« ancienne » loi du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises (LTM)². Le projet implique aussi des modifications de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)³, de la loi sur la circulation routière (LCR)⁴ et de la loi sur les chemins de fer (LCdF)⁵.

Le projet est étroitement corrélé au projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) » ; les arrêtés afférents à ce dernier ainsi que les modifications d'ordonnances qui en découlent entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2016. C'est pourquoi les arrêtés relatifs à la révision totale de la LTM, de même que les modifications d'ordonnances, devraient entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2016, c.-à-d. aussi rapidement que possible.

Objet

La révision totale de la LTM entraîne la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM)⁶, ce qui donne lieu à l'abrogation de l'ordonnance sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa)⁷ et de l'ordonnance sur les voies de raccordement (OVR)⁸ ; ces ordonnances sont désormais intégrées à la nouvelle OTM, tandis que les dispositions de l'ancienne OTM sont supprimées sans compensation, à l'exception de celles sur le transport de marchandises dangereuses.

Par ailleurs, les ordonnances suivantes subissent également des modifications (cf. annexe OTM) : l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40), l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (RS 641.811),

¹ RS 742.141.5

² RS 742.41

³ RS 725.116.2

⁴ RS 741.01

⁵ RS 742.101

⁶ RS 742.411

⁷ RS 740.12

⁸ RS 742.141.51



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

l'ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622),
l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1),
l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102),
l'ordonnance 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)
l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11) et
l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4).

Aperçu des modifications d'ordonnances

Il faut adapter toutes les ordonnances qui se fondent actuellement sur la LTM ou sur l'OVR puisque les bases légales changeront avec l'entrée en vigueur de la LTM révisée. Ces adaptations purement formelles – lorsqu'elles s'imposent – sont assorties de modifications matérielles.

Ordonnance	Commentaire succinct	Chiffre
Ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa)	Révision totale ; les 3 anciennes ordonnances sont abrogées et leur contenu matériel est fusionné pour former la nouvelle OTM.	2.1
Ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR)		2.1
Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de marchandises (OTM)		2.1
Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires	Adaptation du préambule et remplacement d'une expression dans toute l'ordonnance.	2.3
Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)	Adaptation des décisions concernant le remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du transport combiné.	2.4
Ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)	Complément de deux articles conformément auxquels il faut tenir compte d'exigences spécifiques aux voies de raccordement lors	2.6



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

	de la promulgation de prescriptions de circulation des trains et des dispositions d'exécution de l'OCF	
Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OseOFT)	Adaptation de la formulation, puisque l'OFT n'édicte plus de décisions d'accord concernant les voies de raccordement. Le montant des émoluments ne change pas.	2.2
Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)	Suppression des renvois aux dispositions d'exécution que le DETEC doit édicter, puisque ces dispositions n'existent pas	2.8
Ordonnance du 15 juin 2013 sur les conseillers à la sécurité (OCS)	Ces ordonnances concernent les marchandises dangereuses et sont toutes fondées sur l'ancienne LTM. Comme cette dernière fait l'objet d'une révision totale, il faut adapter le préambule des ordonnances ; quelques modifications matérielles sont également proposées.	2.5
Ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD)		2.7
Ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD)		2.9

Le message sur la révision totale de la LTM prévoit, entre autres, des modifications de la LCdF. A l'aide de nouveaux instruments (stratégie et plans d'utilisation du réseau), la Confédération veille à ce que les capacités disponibles du réseau ferroviaire soient utilisées et réparties à bon escient entre les groupes d'utilisateurs du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Cela implique d'adapter l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)⁹ et l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)¹⁰.

⁹ RS 742.120

¹⁰ RS 742.122



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Ces modifications d'ordonnances ont donné lieu à une procédure d'audition séparée. Les modifications des art. 9a, 9b et 9c LCdF ainsi que des dispositions d'exécution afférentes dans l'OCPF et dans l'OARF entrent en vigueur six mois plus tard, soit le 1^{er} janvier 2017.

Bases

- Le message du 30 avril 2014 relatif à la révision totale de la LTM est publié sous le lien ci-après. Il constitue la base des modifications d'ordonnances : <https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2014/3687.pdf>
- Loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises : <https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2015/6665.pdf>

2. Commentaires des différentes dispositions

2.1 Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises

Les principales modifications d'ordonnances découlent de la révision totale de la LTM. Celle-ci inclut désormais des dispositions réglées jusqu'ici dans la LVR. Les adaptations juridiques dans ce domaine sont concrétisées essentiellement dans l'OTM. Celle-ci, à l'instar de la LTM, fait l'objet d'une révision totale.

Les trois ordonnances OPTMa, OVR et ancienne OTM seront abrogées. Les dispositions qui doivent être conservées sont réunies en une seule nouvelle ordonnance et complétées par les nouvelles dispositions qui découlent de la nouvelle LTM. Cette nouvelle ordonnance est baptisée OTM par analogie à la LTM. Sa structure s'aligne sur celle de la nouvelle LTM et comprend les sections suivantes :

- Section 1 : Dispositions générales
- Section 2 : Contributions d'investissement
- Section 3 : Contributions d'exploitation
- Section 4 : Contributions d'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises
- Section 5 : Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés
- Section 6 : Accès au réseau, planification et construction de voies de raccordement
- Section 7 : Exploitation et maintenance des voies de raccordement



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

- Section 8 : Dérogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement
- Section 9 : Responsabilité et assurance responsabilité civile concernant les voies de raccordement
- Section 10 : Surveillance des voies de raccordement
- Section 11 : Dispositions finales

Toutes ces dispositions sont compatibles avec l'Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres [ATT])¹¹. Aux termes de l'art. 35 de cet accord, la Suisse peut soutenir financièrement l'encouragement du fret ferroviaire. Les instruments d'encouragement décrits dans ce projet n'entraînent pas de distorsions de concurrence disproportionnées. Ils ne sont pas non plus discriminatoires, de sorte que les entreprises étrangères peuvent également profiter des mesures d'encouragement. Les principes visés à l'art. 32 ATT sont donc respectés.

Section 1 : Dispositions générales

Art. 1 Objet

L'ordonnance contient notamment les dispositions d'exécution de la nouvelle LTM.

Art. 2 Définitions

Let. c.

L'art. 2, let. c, OTM définit les voies de raccordement comme des voies qui ne font partie ni de l'infrastructure ni des chemins de fer au sens de la LCdF. Elles sont dès lors exclues du champ d'application de la LCdF à moins que la législation ferroviaire soit explicitement déclarée applicable. L'art. 2, let. c, OTM définit aussi que l'installation doit servir au transport de marchandises afin qu'elle entre dans le champ d'application de la LTM.

Faute de mieux, certains cas spéciaux, tels que les voies desservant des dépôts d'associations de chemins de fer historiques et non concessionnaires, étaient traités jusqu'ici comme des voies de raccordement. Ils sont désormais attribués aux chemins de fer (art. 62, al. 3, LCdF).

On peut distinguer cinq catégories de voies :

- les voies faisant partie de l'infrastructure (art. 62, al. 1 et 2, LCdF) ;

¹¹ RS 0.740.72



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

- les voies qui ne font pas partie de l'infrastructure mais des chemins de fer (art. 62, al. 3, LCdF) ;
- les voies de raccordement ;
- les voies régies par la loi fédérale sur l'armée et l'administration militaire ;
- les autres voies qui relèvent de la compétence des cantons.

La notion de voie de raccordement ne comprend pas que les voies mais aussi les installations afférentes telles que les caténaires, les installations de sécurité ou encore les ouvrages d'art (par ex. ponts).

En ce qui concerne les installations des chemins de fer historiques (cessionnaires ou non), notons ici qu'elles ne sont pas régies par la LTM ni par l'OTM et que les dispositifs de raccordement afférents ne font donc pas l'objet d'un transfert de propriété (cf. art. 27, al. 2, LTM).

Let. d.

L'aiguille de raccordement fait désormais partie de l'infrastructure ferroviaire (cf. art. 27, al. 2, LTM). Il en va de même pour les installations de la ligne de contact, de retour du courant de traction et de mise à la terre (cf. annexe 4 OCF) ainsi que pour les aiguilles de protection, les dispositifs de déraillement et les éventuels signaux, y compris leur intégration à l'installation de sécurité. Ce changement est indiqué puisque les aiguilles de raccordement et de protection, de même que les signaux intégrés à l'installation de sécurité forment un ensemble.

S'agissant des installations de la ligne de contact, la limite entre l'infrastructure ferroviaire et la voie de raccordement se trouve au sectionnement de rail, sous réserve d'autres réglementations contractuelles.

Désormais, la limite entre l'infrastructure ferroviaire et la voie de raccordement sera marquée visuellement par les indicateurs « début de voie de raccordement » et « fin de voie de raccordement » conformément au ch. 2.6.12 R. 300.2 des prescriptions de circulation des trains (PCT)¹².

Art. 3 Transport de marchandises dangereuses

Cette disposition correspond matériellement à l'art. 1 de l'ancienne OTM.

¹² RS 742.173.001 ; modifications du 1^{er} juillet 2016



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Section 2 : contributions d'investissement

Art. 4 Contributions et prêts

Cet article fixe les principes régissant l'octroi de contributions et de prêts sur la base de l'art. 8 LTM. En Suisse, La Confédération verse uniquement des contributions à fonds perdus tandis qu'elle peut aussi allouer des prêts sans intérêt et remboursables pour des installations à l'étranger.

La valeur d'une installation à l'étranger est mesurée à l'aune de sa contribution à la réalisation de l'objectif de transfert, important pour la politique des transports et fixé dans la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)¹³. Selon le résultat de l'évaluation, les moyens financiers sont alloués sous forme de prêts sans intérêts et remboursables, de contributions à fonds perdu ou à l'aide d'une combinaison de ces deux possibilités.

Al. 3

Il est dans l'intérêt de la Confédération que les prêts qu'elle octroie au titre d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC) à l'étranger soient remboursés. Cela implique des garanties à hauteur du risque, raison pour laquelle les prêts fédéraux visés dans l'OTM au titre des contributions d'investissement ne sont accordés ou versés que moyennant des garanties adéquates. Cette méthode est déjà pratiquée actuellement.

La nouvelle disposition ouvre aussi la possibilité d'exiger un gage immobilier ou une garantie bancaire également pour les contributions à fonds perdus. Elle renforce ainsi l'importance ou l'intérêt pour la Confédération de l'exploitation durable d'une installation. Seules les garanties d'instituts bancaires de première classe sont acceptées. Pour les garanties de banques étrangères, la banque en question doit avoir une filiale en Suisse. De plus, le for juridique doit être Berne.

Al. 4

En dérogation au principe fixé à l'al. 1, des prêts sans intérêts et remboursables sous condition peuvent être alloués à la construction d'installations portuaires destinées au transbordement de marchandises en transport combiné. Ces prêts ne doivent pas être remboursés si l'ouvrage est achevé et exploité dans le but prévu. L'installation doit toutefois être inscrite à l'actif dans la comptabilité financière du bénéficiaire de la contribution d'investissement. Cette forme d'octroi de fonds est courante dans le financement de l'infrastructure ferroviaire.

¹³ RS 740.1



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Dans les arrêtés afférents à la LTM, le Parlement a souligné que les Ports Rhénans suisses sont une infrastructure d'importance nationale. Dès lors, une participation fédérale à cette infrastructure entre en ligne de compte.

Si le Conseil fédéral et/ou le Parlement devait estimer ultérieurement qu'une participation fédérale aux Ports Rhénans est judicieuse du point de vue politique, les prêts remboursables sous conditions pourraient être convertis en capital propre sans conséquences sur les finances fédérales.

Si, par contre, la contribution fédérale était octroyée à fonds perdu, la Confédération devrait engager de nouveaux moyens financiers si elle devait souhaiter être partie prenante aux Ports Rhénans par suite d'une décision politique ultérieure.

Art. 5 Conditions

Al. 1

Les quantités minimales à transborder sur une voie de raccordement afin d'obtenir une subvention correspondant aux prescriptions actuelles de l'OVR. Ces chiffres ont fait leurs preuves. Afin de garantir une sécurité de planification maximale, ils restent fixés au niveau de l'ordonnance. Les quantités minimales à acheminer par an doivent être interprétées dans un contexte à moyen terme et peuvent ne pas être atteintes certaines années.

Les nouvelles installations privées destinées à la mise à disposition de trains en vue de leur trajet de la voie de raccordement ou du terminal à l'infrastructure ferroviaire supérieure peuvent faire l'objet d'aides à l'investissement dans des cas exceptionnels motivés. En règle générale, les installations de mise à disposition font partie de l'infrastructure ferroviaire publique et doivent être financées à l'aide des instruments prévus à cet effet.

L'une des conditions pour obtenir une aide financière est la liberté fondamentale du choix du mode de transport ; en d'autres termes, un mode de transport ne doit être ni exclu ni prescrit du fait des dispositions légales. Les transports potentiels visés par cette disposition sont les transports de marchandises dangereuses, par ex. de matières radioactives, dont l'acheminement par route est soumis à des restrictions sévères voire interdit selon le classement du parcours ou de la marchandise.

Il existe aussi, par exemple, des projets dont l'autorisation de construire est liée à une charge qui exige que les transports ou une partie des transports doivent obligatoirement se dérouler sur le rail. Ces projets ne remplissent pas les critères d'une participation fédérale, puisqu'il s'agit uniquement d'une activité de construction ou d'exploitation temporaire et non d'un changement logistique d'une entreprise.



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Al. 2

Cet alinéa définit désormais au niveau de l'ordonnance un nombre minimal de transbordements (5000 EVP) pour la participation financière de la Confédération à une ITTC ou à des installations portuaires destinées au transbordement de marchandises en transport combiné. Les EVP sont une unité standard internationale usuelle qui sert à compter les conteneurs ISO de différentes grandeurs et à indiquer la capacité de charge. La formulation « entre les moyens de transport » inclut expressément les installations qui servent à transférer par le rail un conteneur déjà acheminé par le rail (fonctions de passerelle, par ex. en import-export). Simultanément, cette formulation exclut que les transbordements à des fins de stockage soient comptés dans les quantités fixées.

Al. 3 et 4

Les principes selon lesquels le requérant est tenu de contribuer à l'investissement par des fonds propres et d'assurer l'accès non discriminatoire au réseau sont issus des dispositions déjà en vigueur. Par contre, une nouvelle disposition permet de s'écarter légèrement du principe de non-discrimination lorsqu'il s'agit de petits projets qui servent en règle générale à des processus logistiques internes à l'entreprise, ce qui entraîne toutefois une réduction de l'aide financière.

La let. c vise à garantir que seule une entreprise indépendante obtienne des contributions d'investissement à une ITTC d'importance nationale en termes de transports. Cette condition ne serait pas remplie, par exemple, si plusieurs intervenants ne faisaient que s'associer. Lors d'un grand investissement dans une installation de transbordement d'importance nationale, il est crucial que la responsabilité incombe à une entreprise indépendante. La séparation organisationnelle d'un propriétaire d'ITTC indépendant facilite la mise en œuvre et la vérification de la non discrimination (absence de la possibilité de facturer des prestations à l'interne) et crée la transparence nécessaire en matière de prix ou d'autres conditions par rapport aux clients et au donneur de subventions.

Art. 6 Octroi de l'accès non discriminatoire

Al. 1

L'allocation de contributions est liée à des charges. Selon l'art. 8 LTM, cela inclut notamment l'octroi non discriminatoire de l'accès aux installations. Ce principe est déjà pris en compte actuellement mais la nouvelle disposition concrétise la définition de l'accès non discriminatoire au niveau de l'ordonnance.

Les let. a à d fixent les règles de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations et de la publication. Ainsi, les obligations des propriétaires et des exploitants d'une installation sont clairement



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

réglées en ce qui concerne les modalités et le dédommagement lié à toutes les installations cofinancées par la Confédération.

Al. 2

Etant donné que des tiers n'ont souvent pas d'intérêt à utiliser des voies de raccordement privées d'une entreprise, notamment celles qui ne peuvent pas être utilisées en transport combiné, il n'est pas nécessaire de publier les documents visés à l'al. 1, let. c et d. Il s'agit d'éviter des frais administratifs inutiles. Toutefois, les indications doivent être accessibles aux tiers intéressés sur demande de ceux-ci.

Art. 7 Coûts imputables

Les coûts imputables font l'objet d'une systématisation claire.

Al. 1

La distinction entre voies de raccordement et ITTC résulte de la fonction spécifique des installations respectives. L'objectif principal des ITTC est le transport de marchandises. Les voies de raccordement font toujours partie d'une installation d'ordre supérieur, dont l'objectif n'est pas exclusivement le transport de marchandises. Pour les voies de raccordement, il est prévu de financer uniquement la partie qui est nécessaire exclusivement au transport de marchandises et qui ne peut pas servir à d'autres fins.

Al. 2

Les passages inférieurs ou les ronds-points, par exemple, sont des mesures qui, en tant qu'élément d'un projet, peuvent fournir d'autres avantages au requérant ou à des tiers. Pour ces éléments, il est juste de ne pouvoir imputer qu'une partie des coûts en vue de la définition du montant de l'aide financière fédérale.

Al. 3

L'al. 3 énumère de manière non exhaustive les coûts qui ne sont pas imputables. Il fournit ainsi une marge de manœuvre permettant d'exclure l'imputabilité de certains coûts dans des cas particuliers, à moins que ces coûts soient imputables en vertu des al. 1 et 2.

Al. 4

Cette réglementation correspond à la pratique actuelle. Il se peut que le requérant *doive* acquérir le terrain afin de réaliser un projet. C'est le cas, par exemple, pour la chaussée roulante, lorsqu'il faudra



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

trouver de nouveaux emplacements pour les terminaux de l'axe du Saint-Gothard. L'imputabilité des coûts d'acquisition de terrain peut aussi être indiquée lorsqu'il s'agit d'éviter que des projets liés à l'achat de terrain soient défavorisés par rapport à des projets liés à un droit de superficie. La prise en charge des coûts d'acquisition ne doit toutefois pas générer de fausses incitations telles que la vente de biens-fonds d'une société-mère à une filiale à un prix plus élevé que le prix d'acquisition initial.

Al. 5

L'évaluation systématique des différents éléments de coûts en rapport avec le total des coûts permet d'assurer l'efficacité des subventions allouées à un projet. Simultanément, la comparaison avec d'autres projets similaires permet, le cas échéant, de fixer (réduire) la contribution fédérale en fonction de la moyenne, et ce, avant la promulgation de la décision d'allouer une contribution.

Art. 8 Calcul

Les montants maximaux des contributions sont fixés dans la LTM et sont répétés ici à des fins de transparence. Conformément à la définition formulée dans le message du Conseil fédéral concernant la révision totale de la loi sur le transport de marchandises¹⁴, les ITTC d'importance nationale en termes de transports sont de grands terminaux ayant une fonction de *gateway* et jouant un rôle important pour de nombreux acteurs du marché. Pour la Suisse, le projet Bâle-Nord est une installation d'importance nationale prépondérante. La classification précise aura lieu dans la conception visée à l'art. 3 LTM. Les installations à l'étranger dont la réalisation est cruciale pour le transfert du transport transalpin de marchandises du fait de la création de nouvelles capacités et de leurs fonctionnalités peuvent également remplir le critère de l'importance nationale en termes de transports.

L'OFT fixe le montant effectif d'une aide financière compte tenu d'une grille d'évaluation uniforme qui reste à définir en détail. Les critères définis au niveau de la loi – objectifs en matière de politique des transports, de politique énergétique et environnementale, critères économiques, avantages de tiers et adéquation avec la conception visée à l'art. 3 LTM – sont précisés au niveau de l'ordonnance. Ce n'est que lorsque ces critères sont remplis que la Confédération peut verser les montants maximaux prévus pour un projet. Il en résulte donc un calcul et une délimitation corrects des contributions ; on peut dès lors renoncer aux contributions maximales fixées jusqu'ici dans l'OVR sur la base des tonnes transportées en moyenne par année ou des mètres de voie, étant donné que l'efficacité d'un investissement est évaluée de cas en cas compte tenu des critères précités.

¹⁴ FF 2014 3759 ss



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Al. 4

Les autres avantages qu'un projet entraîne pour des tiers sont pris en compte dans une juste mesure lors du calcul de l'aide financière et peuvent mener à une réduction de la contribution fédérale, de sorte que celle-ci peut être inférieure au montant maximum fixé dans la loi. Lorsqu'un tiers bénéficie d'un avantage du fait d'un projet, le Conseil fédéral attend du tiers en question qu'il participe de manière appropriée aux coûts d'investissement. Prenons à titre d'exemple le déplacement des installations de triage et de transbordement envisagées à Bâle ou ailleurs : comme ces déplacements profitent souvent au développement urbain de la commune et du canton, il serait indiqué de faire participer les tiers bénéficiaires au financement.

Art. 9 Ordre des priorités

Le classement par ordre de priorité en vue de l'utilisation des moyens financiers disponibles est tributaire des objectifs suisses de politique des transports. Ainsi l'exécution du mandat constitutionnel (art. 84 Cst.) visant le transfert de la route au rail du trafic marchandises transalpin est primordiale.

Viennent ensuite les installations de triage et de transbordement considérées comme importantes dans la conception visée à l'art. 3 LTM et qui sont réalisées en concertation avec le développement de l'infrastructure ferroviaire. Les autres projets suivent en troisième priorité.

Art. 10 Demande

Cet article dresse la liste des documents qui doivent être présentés à l'OFT dans le cadre d'une demande d'aide financière.

Dans ce contexte, on fait la distinction entre les projets d'un volume d'investissement inférieur à cinq millions de francs (al. 3) et ceux d'un volume d'investissement supérieur à cinq millions de francs (al. 4). Ce chiffre désigne expressément le total de l'investissement, étant donné que le montant pris en charge par la Confédération ne peut être déterminé qu'après évaluation de la demande.

En faisant la distinction entre ces deux catégories d'investissement, l'OTM exprime que les demandes visées à l'al. 3 peuvent faire l'objet d'une vérification sommaire, tandis que les investissements régis par l'al. 4 font l'objet d'une évaluation approfondie.

Art. 11 à 13 Allocation, Versement, Exigibilité

Ces articles règlent les processus et les compétences concernant l'allocation, le versement et l'exigibilité d'une aide financière. Les dispositions sont reprises des articles en vigueur et résultent en principe de la pratique usuelle.



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 14 Remboursement

Al. 1, 2

Cet article est plus précis que les dispositions actuelles de l'art. 23 OVR et de l'art. 11 OPTMa concernant le remboursement. En principe, on fait la distinction entre un remboursement intégral et un remboursement au prorata.

Un remboursement intégral est exigé lorsqu'une voie de raccordement ou une ITTC n'est pas du tout utilisée après obtention de l'aide financière.

La Confédération verse des aides financières afin que les transports soient effectués à long terme sur le rail. Il est dès lors indiqué de réclamer la restitution des moyens financiers si les installations ne sont plus utilisées. Contrairement à l'al. 1, qui règle les cas dans lesquels une installation n'est pas utilisée du tout au cours des cinq premières années, l'al. 2 porte sur l'abandon d'une installation après que celle-ci a été utilisée dans un premier temps.

Lors du remboursement au prorata, il est donc opportun de tenir compte des quantités transportées et de la durée d'exploitation. Cette prise en compte globale met l'accent sur une utilisation aussi efficiente que possible durant la période d'utilisation considérée de l'installation. En règle générale, la durée d'amortissement servant à calculer le remboursement au prorata est de 20 ans.

Al. 3

Si la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer constate, lors de la vérification de l'accès non discriminatoire aux installations cofinancées par la Confédération, qu'une installation n'est pas mise à disposition de tiers de manière non discriminatoire, la Confédération peut exiger le remboursement intégral ou partiel des contributions d'investissement versées au titre de l'installation en question.

Al. 4

Dans les cas de rigueur, la Confédération peut renoncer au remboursement, complet ou partiel, par exemple lorsque les volumes de trafic ne sont pas atteints en raison de restrictions des capacités sur l'infrastructure ferroviaire, inconnues lors de la présentation de la demande ou en raison de mesures administratives qui limitent les performances de l'installation.

Al. 5

Anciennes dispositions.



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Section 3 Contributions d'exploitation

Art. 15 Transport combiné à travers les Alpes

Al. 1 à 4, 6

Afin d'atteindre l'objectif de transfert demandé par la LTTM, la Confédération peut, sur la base de l'art. 8 LTTM, prendre des mesures de promotion et encourager à ce titre en premier lieu le transport combiné non accompagné sur de grandes distances. Le 19 juin 2014, le Parlement a augmenté le montant défini dans l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes¹⁵ et prolongé sa durée jusqu'à la fin de 2023.

Les contributions d'exploitation (indemnités) versées jusqu'ici au titre du trafic transalpin de marchandises continuent donc à être versées (cf. art. 18, al. 1, let. a, OTM). Il faut dès lors fixer la procédure de commande ainsi que les échéances, les modalités de présentation des offres, le contenu de celle-ci et les modalités des conventions. Les dispositions existantes (art. 13 ss OPTMa) sont conservées dans une large mesure.

Al. 5

La possibilité d'une durée pluriannuelle de l'offre de la chaussée roulante (transport de camions accompagné) est créée du fait de la situation particulière de cette offre sur le marché : elle nécessite un horizon de planification plus lointain que le reste du transport combiné ou par wagons complets isolés. Lors d'investissements dans du matériel roulant spécial, il n'existe par exemple pas de marché des occasions permettant une utilisation ultérieure dudit matériel roulant.

Art. 16 Participation fédérale à la commande des cantons

Al. 1

L'art. 9, al. 1, LTM fournit à la Confédération la possibilité de participer aux commandes cantonales de prestations de transport de marchandises. La commande est placée sous l'égide du canton respectif. Seuls les cantons sont à même de décider si la commande d'une offre non rentable ou le maintien d'une telle offre est judicieux et nécessaire du point de vue régional. Par des commandes ciblées, les cantons peuvent, avec l'appui de la Confédération, assurer une offre en adéquation avec la situation actuelle du marché et avec les conditions régionales.

¹⁵ FF 2014 5259



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Cette disposition définit les modalités de présentation des documents afférents à une demande. La présentation de la convention d'offre implique la décision (selon les compétences et les dispositions applicables du canton) d'encourager les transports en question.

Le canton fournit de plus un autre document à l'OFT : une stratégie ou une conception cantonale relative au transport de marchandises. Il peut s'agir, par exemple, d'un extrait du plan directeur cantonal, si l'offre de transport de marchandises en question y est présentée.

Si plusieurs cantons sont concernés par la commande, ils peuvent présenter une demande commune à l'OFT, à condition qu'elle soit assortie des documents relatifs à chaque canton.

Al. 2

Pour les offres sur le réseau à voie normale, la participation fédérale maximale visée à l'art. 9, al. 1, LTM est limitée à la hauteur de la contribution cantonale, tandis que pour la commande d'offres sur le réseau à voie étroite, la participation fédérale peut être augmentée en fonction de la clé de répartition conformément à l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs.

Art. 17 Encouragement de nouvelles offres ferroviaires de transport de marchandises

La détermination si la Confédération doit participer à l'encouragement de nouvelles offres qui sont en cours d'implantation dans le transport ferroviaire de marchandises repose avant tout sur les critères de durabilité des offres et du transfert effectif et durable.

C'est pourquoi cet article fixe expressément l'encouragement limité à une durée précise, non prolongeable, le délestage du réseau routier suisse (al. 1) et l'exclusion des augmentations de quantités qui ne sont pas dues à de nouvelles offres (al. 2).

La Confédération est prête à assumer un certain risque financier, inévitable lors de la mise en place de nouvelles offres. Mais les al. 4 et 5 précisent que la responsabilité du succès d'une nouvelle offre incombe en fin de compte aux entreprises. Par conséquent, si les quantités effectives sont inférieures de plus de 20 % aux quantités planifiées, l'aide financière peut être réduite voire supprimée si la nouvelle offre est supprimée prématurément.

Art. 18 Fin du versement des contributions d'exploitation

Al. 1

Comme les contributions d'exploitation sont versées pour des durées variables selon le type de transport et l'état de fait, l'al. 1 énumère – pour des motifs de transparence – les différents délais (durées



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

de validité) qui résultent des bases légales et, à la let. a, de la durée déterminée du plafond de dépenses actuel alloué à la promotion du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes¹⁶.

Al. 2 et 3

L'art. 28 LTM fixe la durée de validité des contributions d'exploitation conformément à l'art. 9 LTM au 31 décembre 2027.

Section 4 Contributions d'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises

Art. 19 Conditions

La LTM a créé les bases permettant à la Confédération de participer aux innovations techniques. Afin de remplir les objectifs de la LTM, les contributions d'investissement aux innovations techniques ne seront accordées que si elles permettent un transport de marchandises plus efficient et plus économe en ressources, s'il faut acquérir des connaissances supplémentaires à ce sujet par des applications tests ou pilotes ou si elles favorisent et accélèrent les migrations techniques vers de nouveaux standards qui sont reconnus par les intervenants de la branche et qui doivent être réalisés aussi conjointement que possible.

Art. 20 Coûts imputables

Cette disposition définit les coûts pertinents en vue de la détermination de la contribution. Comme les charges propres lors de la réalisation d'applications tests ou pilotes ou encore lors de migrations techniques peuvent prendre des dimensions importantes, elles sont également imputables dans la mesure où elles sont indispensables. L'énumération des coûts non imputables délimite clairement les investissements dignes d'encouragement des dépenses dues aux travaux de recherche et de développement dans le cadre d'une innovation technique.

Art. 21 Demande

Pour que l'innovation technique soit considérée comme digne d'encouragement, les demandes de contribution doivent faire état d'une utilité durable pour le transport ferroviaire de marchandises. Il faut aussi prouver que l'innovation n'est pas réalisable sans aide fédérale. Les documents énumérés à l'art. 21 visent à faciliter l'évaluation des motifs d'encouragement. Comme il s'agit d'innovations et

¹⁶ FF 2014 5259



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

donc de développements futurs, il faut que la possibilité de présenter une demande soit aussi large que possible.

Al. 3

Afin d'apprécier le contexte, l'évaluation et les effets d'une innovation, l'OFT consulte les intervenants de la branche avant de rendre sa décision. Cette démarche vise à garantir que l'utilité de l'innovation ne profite pas exclusivement à une seule entreprise mais globalement au transport ferroviaire de marchandises.

Art. 22 Allocation

Al. 2

Afin de garantir que la Confédération n'encourage, dans la mesure du possible, que des projets qui présentent des perspectives de succès, le taux maximal de contribution est fixé à 60 %.

Al. 3

Cette disposition vise à empêcher qu'un état de fait soit encouragé par plusieurs instruments des pouvoirs publics.

Art. 23 Rapport

Cette disposition garantit que les bases d'une innovation technique et les conclusions tirées de l'utilisation de cette innovation sont accessibles à tous les milieux intéressés, de sorte qu'un nombre maximal d'acteurs puisse en profiter.

Section 5 Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés (chargement des automobiles)

Art. 24

Cet article décrit l'encouragement financier, par la Confédération, du chargement des automobiles. Le type des contributions d'investissement n'était pas spécifié à ce jour. Dans la pratique, toutes les contributions ont été versées à fonds perdu. Désormais, des prêts remboursables sans intérêt pourront être accordés pour l'acquisition de véhicules, notamment en vue de l'encouragement de nouvelles so-



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

lutions, et ce, par analogie aux contributions d'investissement en transport de voyageurs conformément à l'art. 31, al. 2, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹⁷ en relation avec l'art. 44 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)¹⁸. La citation explicite de ces deux possibilités dans cet article génère une plus grande sécurité du droit et augmente la transparence. Les contributions à des installations, en particulier routières, telles que des rampes d'accès, continueront d'être versées à fonds perdu.

Section 6 Accès au réseau, planification et construction de voies de raccordement

Art. 25 Accès au réseau

Cette disposition s'applique à la planification d'un nouveau raccordement. L'obligation d'accorder l'accès au réseau résulte de l'art. 15, al. 1 et 2, LTM tandis que l'art. 25, al. 2, OTM précise que l'accès au réseau n'est accordé sur la pleine voie que dans des cas isolés motivés. La possibilité d'accéder au réseau doit être clarifiée à temps avec le gestionnaire d'infrastructure. La protection juridique en cas de décision négative est régie par l'art. 23 LTM.

Art. 26 Contrat de raccordement

Le contrat de raccordement résulte d'une décision positive d'octroi de l'accès au réseau ou de la décision de l'OFT et est conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et les raccordés directs (art. 17, al. 1, LTM) ; il règle notamment les obligations et les compétences liés à la construction et au démantèlement, à l'exploitation et à la maintenance du dispositif de raccordement. Des conventions sur ces mêmes points doivent également être conclues avec les raccordés aval et amont (cf. art. 17, al. 3, LTM). La protection juridique est régie par l'art. 23 LTM.

Art. 27 Modification, fermeture provisoire

Al. 1

Les modifications de l'équipement de raccordement doivent être annoncées une année à l'avance au raccordé, ce qui lui permet de prendre ses dispositions, notamment si le raccordement ne peut pas être assuré temporairement du fait des travaux. Par modification, on entend en particulier le renouvellement des aiguilles de raccordement. Cet alinéa mentionne expressément que les modifications de l'équipement de raccordement dues aux travaux doivent être réglées dans le contrat de raccordement.

¹⁷ RS 745.1

¹⁸ RS 745.11



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Dans le cadre de son activité de surveillance, l'OFT constate régulièrement que la mise à jour des contrats de raccordement est négligée.

Al. 2

Pour des motifs de sécurité du droit, la résiliation du contrat de raccordement et le démantèlement de l'aiguille de raccordement doivent se faire successivement. Le délai de résiliation (un an) permet au raccordé de prendre les mesures nécessaires dues à la perte du raccordement (art. 27, al. 2, let. a, OTM). Il en va de même pour les cas visés par l'art. 27, al. 2, let. b, OTM, où l'aiguille de raccordement existe encore physiquement, mais n'est plus intégrée au système du poste d'enclenchement ; elle n'est dès lors plus utilisable. Cela concerne notamment les cas où il n'y a pas de changement de propriétaire de l'aiguille de raccordement et où celle-ci ne peut pas être simplement supprimée par le gestionnaire d'infrastructure (art. 27, al. 3, LTM).

Il se peut aussi que le gestionnaire d'infrastructure fournissant le raccordement procède à des adaptations de la caténaire, ce qui pourrait empêcher le raccordé qui dispose uniquement de véhicules électriques d'utiliser son installation, ou il se peut qu'un volume de trafic accru sur la voie de la pleine voie empêche la future utilisation de la voie de raccordement.

Art. 28 Participation du raccordé aux coûts

Al. 1

L'engagement du gestionnaire d'infrastructure quant au financement d'un nouveau dispositif de raccordement est réglé par analogie aux conditions (cf. al. 1 et 2) qui régissent les contributions d'investissement dans les voies de raccordement. Ainsi, le gestionnaire ne doit pas financer la construction de dispositifs de raccordement qui servent à (trop) peu de transports et pour lesquels l'OFT ne verse pas de contributions d'investissement liées aux voies de raccordement qu'ils desservent. Par ailleurs, le gestionnaire d'infrastructure ne doit pas financer la construction du dispositif de raccordement destiné aux « voies de chantier » ou aux raccordements temporaires.

Al. 2 et 3

Conformément à l'art. 18, al. 3 et 4, LTM, la responsabilité financière liée à l'équipement de raccordement, c.-à-d. essentiellement l'aiguille de raccordement, incombe en principe au gestionnaire d'infrastructure. L'art. 18, al. 4, LTM prévoit toutefois que le raccordé (direct) participe aux coûts d'un éventuel démantèlement de l'équipement de raccordement ; il investit aussi le Conseil fédéral du pouvoir de réglementer les conditions concrètes. Il impose au raccordé une participation aux coûts si le démantèlement a lieu à la demande du raccordé ou si celui-ci en retire un avantage (al. 2).

Dans les deux cas, le raccordé ne prendra en charge qu'une partie des coûts. Cette réglementation est appropriée, car le gestionnaire d'infrastructure retire également un avantage de la suppression



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

d'un équipement de raccordement, par ex. par des économies au niveau de l'entretien. Si la suppression a lieu une fois que le dispositif de raccordement est arrivé en fin de vie, les coûts du démantèlement sont intégralement pris en charge par le gestionnaire d'infrastructure.

En cas de litige, le calcul des avantages est effectué par l'autorité compétente. Les principes développés en application de l'art. 27, al. 1, LCdF peuvent servir de base à cet effet.

Afin que le gestionnaire d'infrastructure ne doive pas ou que partiellement prendre en charge les coûts du démantèlement d'équipements de raccordement sur lesquels les volumes transportés sont insuffisants voire inexistantes, cet alinéa prévoit que le raccordé participe aux coûts liés aux voies de raccordement « mortes ».

Art. 29 Principes de planification et de construction

Al. 1

Conformément à l'art. 14, al. 1, LTM, seules les dispositions légales relatives à la technique et à l'exploitation des chemins de fer sont applicables à la planification et au renouvellement de voies de raccordement. La décision quant aux dispositions de sécurité à respecter est déléguée au Conseil fédéral (art. 14, al. 3, LTM). Sur cette base, l'art. 29, al. 1, OTM prescrit que les dispositions de sécurité de la législation ferroviaire (essentiellement la LCdF, l'OCF et les dispositions d'exécution de l'OCF [DE-OCF]¹⁹) sont applicables.

Si les voies de raccordement ne sont pas des installations ferroviaires sur le plan légal, elles le sont sur le plan technique, et il faut dès lors tenir compte notamment, outre les dispositions de la législation ferroviaire, des règles de l'art et de l'état de la technique, ce qui rend applicables par ex. les réglementations RTE ou les normes suisses. Cela résulte aussi de l'art. 38 OTM, qui contraint les raccordés à planifier et à construire leurs installations en respectant les prescriptions, de manière à permettre une exploitation sûre.

Etant donné que les exigences de la législation ferroviaire pourraient être trop strictes pour les voies de raccordement, il faut tenir compte, dans les DE-OCF, des spécificités des voies de raccordement du fait d'exigences moins sévères en matière de sécurité. Une réglementation ad hoc est inscrite à l'art. 81 OCF.

¹⁹ RS 742.141.11



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 30 Autorisation de construire ; vérification de l'OFT

Al. 1

Cette disposition soumet non seulement la construction et la modification de voies de raccordement (y compris les installations afférentes, conformément à la définition du terme) à un examen technique, mais elle vise aussi les constructions et les installations situées au-dessus, au dessous et à proximité des voies de raccordement (installations adjacentes), dans la mesure où elles peuvent menacer la sécurité de l'exploitation des voies de raccordement.

Les formulations de la LVR et de l'OVR se référaient uniquement à la construction de voies de raccordement proprement dites et non aux ouvrages adjacents ; il en est résulté que les autorités cantonales ou communales présentaient à l'OFT des demandes de construction de voies de raccordement qui menaient, par exemple, dans un hangar existant. Le cas contraire, c.-à-d. la construction d'un hangar par-dessus une voie de raccordement, ne s'est pour ainsi dire jamais produit. Mais les problèmes potentiels liés à la technique ferroviaire sont les mêmes dans les deux cas. Mentionnons à ce titre la garantie du profil d'espace libre ou les mesures de protection des voies de raccordement électrifiées.

Dans ce contexte, l'art. 18^m LCdF prévoit que les gestionnaires d'infrastructure concernés veillent au respect des prescriptions de technique ferroviaire lorsque la LCdF est applicable aux constructions de tiers. Jusqu'ici, la législation sur les voies de raccordement ne prévoyait pas de mécanisme de contrôle similaire.

L'art. 30, al. 1, OTM crée la base juridique de la pratique actuelle de l'OFT : celui-ci vérifie que les constructions adjacentes aux voies de raccordement respectent les dispositions de sécurité régies par le droit ferroviaire.

Ce même article s'applique, par exemple, à la construction de hangars tels que mentionnés plus haut et de portails, de passages inférieurs, de palissades ou de bâtiments, de passages à niveau ou encore aux travaux sous la plate-forme de la voie afin de poser des conduites.

Al. 2

Les constructions et les installations énumérées à l'annexe de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF)²⁰, c.-à-d. les projets de

²⁰ RS 742.141.1



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

moins importance pour la sécurité, sont exclues de la vérification par l'OFT : sur les voies de raccordement, les risques ne sont pas comparables à la pleine voie du fait de la faible vitesse de circulation.

Il faut toutefois tenir compte du fait que le démantèlement de dispositifs de raccordement qui ne deviennent pas propriété du gestionnaire d'infrastructure (cf. art. 27, al. 3, LTM) est souvent lié à une intervention sur le poste d'enclenchement du chemin de fer qui fournit le raccordement, et que cette intervention nécessite une approbation en fonction du niveau d'intégrité de la sécurité²¹ et en application de la directive Démonstration de la sécurité des installations de sécurité. Pour ces motifs, l'art. 30, al. 1, OTM soumet le démantèlement des voies de raccordement à l'examen de l'OFT dans la mesure où l'intervention dans le domaine du gestionnaire d'infrastructure n'est pas prépondérante et requiert dès lors une procédure d'approbation des plans régie par le droit ferroviaire.

Al. 3

Cette disposition renvoie à l'art. 3 OPAPIF et à la directive afférente. Cette directive de l'OFT relative à l'art. 3 OPAPIF a été complétée en 2013 par une section sur les voies de raccordement.

Al. 4

Cet alinéa reflète essentiellement l'art. 17c LCdF, l'art. 2a OCF et l'art. 6, al. 3, OCF ; il spécifie que l'OFT examine les projets de voies de raccordement uniquement par sondage et en fonction des risques et non de manière exhaustive. Il crée aussi la base légale d'un examen par des experts.

Al. 5

Cet alinéa définit que les délais de l'activité d'examen spécialisé de l'OFT ne sont pas fonction du droit cantonal (qui varie selon les cantons). L'uniformisation des délais de traitement sert à la planification des processus internes à l'OFT. Le délai de six mois commence à courir dès que le dossier de demande est complet et prêt à être soumis au gestionnaire d'infrastructure qui fournit le raccordement (art. 13, al. 3, LTM).

A ajouter dans ce contexte que l'OTM ne précise pas la durée de validité des prises de position (résultat de l'examen) de l'OFT : si celles-ci étaient liées à la durée de validité des autorisations cantonales de construire, il pourrait en résulter des délais variables selon la réglementation cantonale concernée. Il faut aussi tenir compte du fait que plusieurs années peuvent s'écouler jusqu'au début des travaux, au cours desquelles notamment les DE-OCF peuvent être révisées à plusieurs reprises. Moyennant

²¹ Cf. SN EN 50129 : 2003 *Applications ferroviaires – Systèmes de signalisation, de télécommunications et de traitement – Systèmes électroniques de sécurité pour la signalisation*



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

une demande ad hoc, il faut donc vérifier au cas par cas si une nouvelle prise de position de l'OFT s'impose du fait de bases légales révisées.

Section 7 Exploitation et maintenance des voies de raccordement

Art. 31 Sécurité

Al. 1

L'art. 14, al. 1, LTM dispose que seules les dispositions techniques et d'exploitation de la législation ferroviaire sont applicables à l'exploitation et à la maintenance des voies de raccordement. Le Conseil fédéral doit définir les dispositions de sécurité à prendre en compte (art. 14, al. 3, LTM). L'art. 31, al. 1, OTM définit que les dispositions de sécurité dictées par la législation ferroviaire (essentiellement LCdF, OCF, DE-OCF et PCT) sont valables.

Al. 2

L'exploitation d'une infrastructure ferroviaire requiert un agrément de sécurité (art. 5, al. 4, LCdF). Celui-ci comprend l'admission du système de gestion de la sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et l'approbation des précautions que ce dernier a prises afin de garantir une exploitation sûre sur son réseau (art. 8a, al. 2, LCdF).

Quiconque souhaite effectuer des transports ferroviaires doit obtenir, outre une autorisation d'accès au réseau, un certificat de sécurité (art. 8c, al. 1, LCdF). Le certificat de sécurité comprend l'admission du système de gestion de la sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et l'approbation des précautions que ce dernier a prises afin de garantir une exploitation sûre sur son réseau (art. 8e, al. 2, LCdF).

L'exploitation d'une voie de raccordement ne requiert ni agrément de sécurité ni certificat de sécurité. Ce dernier est requis uniquement lorsque les transports franchissent l'aiguille de raccordement, c.-à-d. qu'ils passent sur l'infrastructure du gestionnaire fournissant le raccordement et que les dispositions de la LCdF deviennent applicables.

Art. 32 Autorisation d'exploiter

Al. 1

Dans sa prise de position destinée à l'autorité cantonale / communale compétente pour l'autorisation de construire, l'OFT définit si une autorisation d'exploiter est nécessaire ou non (art. 13, al. 3, LTM). La demande d'autorisation d'exploiter doit être présentée à l'OFT trois mois avant la mise en service



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

prévue de l'installation (réglementation similaire à la réglementation actuelle). Les documents à présenter sont définis par l'OCF.

Al. 2

Si la sécurité d'exploitation d'une voie de raccordement n'est plus garantie, l'autorisation d'exploiter peut être retirée. Si l'OFT n'exige pas d'autorisation d'exploiter lors de la procédure d'autorisation de construire, l'autorisation d'exploiter ne peut logiquement pas être retirée. Si des installations qui ne sont pas soumises au régime de l'autorisation présentent des défauts, l'OFT, en tant qu'autorité de surveillance, doit ordonner la cessation de l'exploitation.

Al. 3

Si l'OFT renonce à exiger une autorisation d'exploiter, cet alinéa lui donne la possibilité de vérifier ou de faire vérifier sur place par un expert l'exécution des charges fixées dans l'autorisation de construire ou de demander au raccordé une confirmation au sens d'un autocontrôle.

Art. 33 Prescriptions d'exploitation

Al. 1 et 2

Ces alinéas sont liés aux PCT. Ils définissent les réglementations que les raccordés doivent édicter par écrit notamment en vue de l'exploitation de leurs installations.

L'al. 2 souligne l'importance du port de l'équipement de protection et des mesures en cas d'événements conformément aux art. 15 et 16 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT)²², car l'OFT constate régulièrement un certain laxisme dans ces domaines lors de l'exercice de son activité de surveillance.

Al. 3

Les raccordés qui non seulement exploitent une voie de raccordement mais qui assument aussi une fonction d'entreprise de transport ferroviaire (ETF) doivent, au besoin, compléter leurs prescriptions d'exploitation. Celles-ci comprennent les règles importantes pour la sécurité en ce qui concerne toutes les courses ferroviaires, notamment les mouvements de manœuvre (PCT R 300.4).

²² RS 742.161



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Al. 4

Les prescriptions d'exploitation doivent être mises à disposition de l'OFT en temps utile, en règle générale trois mois avant leur entrée en vigueur (réglementation similaire à celle du domaine ferroviaire, cf. art. 12, al. 2, OCF). Cette disposition garantit que l'OFT, en cas de contrôle sur place, dispose des prescriptions d'exploitation les plus récentes.

Les dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur, c.-à-d. aux PCT, requièrent l'approbation de l'OFT (art. 37, al. 2, OTM).

La marche à suivre détaillée est décrite dans les DE-OCF et dans la directive afférente de l'OFT.

Art. 34 Personnel

Al. 1 à 3

Ces alinéas correspondent essentiellement à l'art. 14 OCF et ont pour but de garantir que la construction, l'exploitation et la maintenance soient placés sous la responsabilité de personnel qualifié.

Al. 4

L'ordonnance du DETEC du 27 novembre 2009 sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)²³ vise les entreprises ferroviaires soumises à la LCdF, ainsi que les entreprises qui exercent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (art. 2 OCVM). L'ordonnance du DETEC du 18 décembre 2013 réglant l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OAASF)²⁴ a le même champ d'application (art. 2 OAASF). Etant donné que les voies de raccordement sont des installations ferroviaires au sens de la LCdF sur le plan technique mais non sur le plan juridique, et que l'OCVM et l'OAASF doivent être aussi applicables aux voies de raccordement, il faut créer des bases légales ad hoc.

Art. 35 Véhicules

Cet article dispose que les DE-OCF sont également applicables aux véhicules qui circulent exclusivement sur les voies de raccordement, mais qu'une autorisation d'exploiter n'est pas nécessaire (cf. art. 18w, al. 1, LCdF).

²³ RS 742.141.21

²⁴ RS 742.141.22



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Les véhicules ferroviaires, moteurs ou tractés, qui franchissent le point de raccordement pour circuler sur le réseau ferroviaire d'un gestionnaire d'infrastructure concessionnaire doivent obtenir préalablement une autorisation d'exploiter de l'OFT. En règle générale, celle-ci est demandée par le détenteur des véhicules ou par le constructeur des véhicules.

Pour ces véhicules, une inscription au registre national des véhicules est également nécessaire. Cette réglementation est aussi valable pour les courses entre le point de raccordement et une gare.

L'inscription au registre requiert une autorisation d'exploiter le véhicule, l'enregistrement de l'entreprise (code VKM octroyé par l'OFT) et le numéro du véhicule (numéro à 12 chiffres octroyé par l'OFT).

Section 8 Dérogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement

Art. 36

Cet article reflète l'art. 5, al. 1 et 2, OCF. L'OFT doit avoir la possibilité de prévoir également pour les voies de raccordement des dérogations aux dispositions techniques et d'exploitation ou bien, au contraire, d'appliquer des critères plus stricts.

Les dérogations sont octroyées uniquement au raccordé et non à des tiers qui prévoient de construire des installations adjacentes aux voies de raccordement. Le raccordé répond de son infrastructure ferroviaire, c'est donc à lui de décider s'il veut demander des dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur.

Ainsi, le raccordé est dans une position de force par rapport à un voisin désireux de construire ou au propriétaire foncier (cf. art. 16, al. 1, LTM, selon lequel les voies de raccordement et le terrain sur lequel elles se trouvent peuvent avoir des propriétaires différents). Cet état de fait est adéquat pour des motifs de sécurité d'exploitation.

L'OFT octroie la dérogation directement au raccordé ; la dérogation ne fait pas partie de la prise de position adressée à l'autorité compétente pour l'autorisation de construire.

Section 9 Responsabilité et assurance responsabilité civile concernant les voies de raccordement

Art. 37 Responsabilité

Al. 1 et 2

Les dispositions relatives à la responsabilité contraignent les raccordés à organiser l'exploitation de façon adéquate. La planification, la construction et la maintenance de voies de raccordement et des



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

installations afférentes ainsi que l'entretien des véhicules doivent être exécutés conformément aux prescriptions ; il y a lieu de tenir compte des conditions-cadre ou prescriptions modifiées.

Al. 3

Pour les voies de raccordement électrifiées, le raccordé est considéré comme le propriétaire de l'exploitation conformément à l'art. 46 OCF, c.-à-d. l'exploitant responsable d'une installation électrique (cf. annexe 4 des DE-OCF ad art. 81, feuille n° 6, et art. 3, ch. 5, de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur le courant fort²⁵).

Art. 38 Assurance responsabilité civile

Aux termes de l'art. 19, al. 4, LTM, les raccordés sont tenus de contracter une assurance responsabilité civile couvrant une somme suffisante. Par l'art. 38 OTM, le Conseil fédéral règle les détails. Il est ainsi prévu que l'assurance responsabilité civile soit fonction des risques liés aux transports effectués sur les voies de raccordement et qu'elle doive couvrir au moins la somme de cinq millions de francs par sinistre.

Section 10 **Surveillance des voies de raccordement**

Art. 39

L'OFT exerce la surveillance régie par le droit ferroviaire des voies de raccordement, le Conseil fédéral pouvant déléguer cette tâche à des tiers (art. 22, al. 1, LTM). L'art. 38 OTM délègue ladite compétence à l'OFT.

Cet article sert de base légale au recensement des données dont l'OFT a besoin pour préparer ses audits lors de la surveillance de la sécurité et pour effectuer l'évaluation des risques. Ces données sont décrites dans une directive.

Section 11 **Dispositions finales**

Art. 40 Abrogation et modification d'autres actes

L'ancienne OTM, l'OPTMa et l'OVR sont abrogées et leur contenu intégré à la nouvelle ordonnance.

²⁵ RS 734.2



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Les autres ordonnances qui doivent être modifiées font l'objet de chapitres séparés dans le présent rapport.

Art. 41 Dispositions transitoires : autorisations de construire, contributions d'investissement, décisions d'allouer une contribution

Ces dispositions décrivent le droit applicable (ancien ou nouveau) durant la phase de transition.

Al. 1

Cet alinéa correspond aux dispositions de l'art. 36, let. a, de la loi sur les subventions (LSu ; RS 616.1). Le fait d'inscrire cette disposition également dans l'OTM renforce la sécurité du droit.

Al. 2

Lorsque les gestionnaires d'infrastructure ont déjà conclu des contrats avec les raccordés en vue des renouvellements d'aiguilles de raccordement nécessaires en 2016 et que ces contrats engagent les raccordés à prendre en charge des coûts, les aiguilles de raccordement sont financées en 2016 selon l'ancien droit (al. 2). Afin que la Confédération puisse, comme par le passé, participer aux coûts que le raccordé doit prendre en charge du fait du renouvellement de l'aiguille de raccordement, le raccordé demeure habilité à imputer ces coûts en 2016.

Dispositions transitoires : contributions d'exploitation en transport ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes

Sur la base de l'art. 27, al. 1, LTM, les offres de trafic par wagons complets isolés (TWCI) commandées selon l'ancien droit et en transport combiné ne traversant pas les Alpes seront encore indemnisées durant trois ans au plus à partir de l'entrée en vigueur de la LTM. Jusque là, les contributions d'exploitation seront réduites progressivement. Les différents prestataires doivent agir en responsabilité propre et mettre progressivement en place une offre autofinancée. Pour la durée résiduelle (cf. art. 18, al. 1, let. b et c, OTM) la procédure de commande et ses délais, la présentation d'offres et leur contenu sont maintenues dans une large mesure selon les dispositions actuelles (art. 13 ss OPTMa).

Art. 43 Dispositions transitoires : contrats de raccordement

En vertu de l'art. 27, al. 2, LTM, l'aiguille de raccordement devient la propriété du gestionnaire d'infrastructure. Le contrat entre le raccordé et le gestionnaire d'infrastructure doit refléter cette nouvelle situation juridique. Par ailleurs, l'OFT a souvent constaté lors d'audits que la tenue à jour des contrats de raccordement était souvent négligée. Afin que la révision des contrats puisse se faire rapidement, un délai de trois ans est fixé dans l'ordonnance.



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 44 Entrée en vigueur

Al. 2

Contrairement aux autres ordonnances modifiées, les nouvelles dispositions de l'ORPL entrent en vigueur six mois plus tard, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2017. Cette entrée en vigueur échelonnée donne à l'Administration fédérale des douanes un certain temps pour se conformer aux nouvelles dispositions ; de plus, les modifications en matière de remboursement de la RPLP seront ainsi mises en œuvre en même temps que seront opérés les déclassements des catégories Euro, annoncés dans le rapport sur le transfert 2015. Du fait de l'entrée en vigueur retardée de l'ORPL, le marché bénéficie de davantage de sécurité du droit et de planification.

2.2 Modifications de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102)

Art. 44, al. 1

Jusqu'ici, l'OFT a perçu des émoluments pour l'approbation du plan d'affectation ou l'autorisation de construire des voies de raccordement. Désormais, il ne rendra plus de décisions d'accord mais des évaluations sous l'angle du droit ferroviaire destinées aux autorités chargées de l'octroi d'autorisations. Cette évaluation est soumise à un émolument facturé directement au requérant. Le montant de l'émolument ne change pas.

Art. 44, al. 2

Cet alinéa prévoit notamment que l'OFT peut percevoir des émoluments pour l'approbation des prescriptions d'exploitation au lieu des instructions de service.



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

2.3 Modifications de l'ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)

Du fait de la nouvelle base légale, il faut adapter le préambule et le renvoi aux articles adéquats de la LCdF.

2.4 Modification de l'ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL ; RS 641.811)

Dans son message du 30 avril 2014 sur la révision totale de la LTM, le Conseil fédéral indique qu'il faut prévoir des optimisations au niveau des dispositions d'exécution en ce qui concerne le remboursement de la RPLP. Les modifications concernant le remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du transport combiné sont effectuées à l'art. 8 ORPL. Contrairement aux autres ordonnances modifiées, les nouvelles dispositions de l'ORPL entrent en vigueur six mois plus tard, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2017. Cette entrée en vigueur échelonnée permet de mettre en œuvre les modifications en matière de remboursement de la RPLP en même temps que seront opérés les déclassés des catégories Euro, annoncés dans le rapport sur le transfert 2015.

Art. 8, al. 2

Sur les parcours initiaux et terminaux, les transports de conteneurs d'une longueur inférieure à 5,5 m bénéficieront désormais aussi du remboursement de la RPLP. Il s'agit concrètement des transports de déchets. Ces conteneurs donnent lieu à une catégorie de remboursement distincte ; la somme est fixée à 15 francs vu le volume plus faible par rapport à un conteneur de 20 pieds.

De plus, les taux de remboursement actuels sont baissés de 10 % étant donné les gains d'efficacité réalisés dans la chaîne du transport combiné depuis l'introduction de la RPLP et de son remboursement. Le remboursement est abaissé de 2 francs par course pour les réceptacles de chargement et les semi-remorques de 18 à 20 pieds (passant de 24 à 22 francs) et de 4 francs par course pour les véhicules de plus de 20 pieds (passant de 37 à 33 francs).



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 9, al. 2

Du fait de l'introduction, à l'art. 8, al. 2, d'une catégorie de redevance pour les véhicules d'une longueur minimum de 4,8 m, on peut supprimer la longueur minimum de 5,5 m définie jusqu'ici à l'art. 9, al. 2.

2.5 Modification de l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622)

Adaptation du préambule du fait de la nouvelle base légale. Comme une nouvelle directive UE a été édictée, il a fallu adapter les renvois. De plus, les dispositions pénales de l'OCS seront également appliquées dans le domaine ferroviaire. C'est pourquoi le titre de la section 5 est harmonisé en fonction du mode de transport « route ».

2.6 Modification de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF ; RS 742.141.1)

Art. 11a

Le Conseil fédéral doit définir les dispositions sécuritaires à prendre en considération dans le domaine des voies de raccordement (art. 14, al. 3, OTM). L'art. 11a OCF dispose qu'il faut tenir compte, lors de la promulgation des prescriptions de circulation des trains, des exigences spécifiques aux voies de raccordement du fait des exigences plus faibles en matière de sécurité (cf. par ex. ch. 3.6.5 R 300.4 PCT « Vitesses maximales sur les voies de raccordement »).

Art. 81

Les DE-OCF doivent tenir compte des exigences spécifiques aux voies de raccordement, c.-à-d. de la vitesse de circulation plus faible que sur la pleine voie, et des exigences de sécurité moins strictes que cela permet. Il existe déjà des dispositions spéciales sur les éléments du tracé (DE-OCF ad art. 17, DE 17, ch. 10).



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

2.7 Modification de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)

Adaptation du préambule du fait de la nouvelle base légale et adaptations d'ordre rédactionnel.

2.8 Modification de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11)

Les art. 63, al. 1, let. a, et 64, al. 1, let. a, LTV renvoient aux dispositions d'exécution édictées par le DETEC. Ces dispositions avaient constitué la base de la promulgation de la RSD, lorsque celle-ci était encore une ordonnance du DETEC. La RSD actuelle a été édictée sur la base de la LTM et hissée au niveau d'ordonnance du Conseil fédéral, raison pour laquelle les renvois susmentionnés sont supprimés.

2.9 Ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4)

Adaptation du préambule du fait de la nouvelle base légale. De plus, d'autres adaptations résultent de l'expérience pratique. Elles sont plus précisément dues à l'arrêt du Tribunal fédéral 2C 256/2015.

Art. 2

Le terme « contenants de marchandises dangereuses » (let. a) est défini par une liste des différents types de contenants. Cette liste a été complétée par la notion de « récipients à pression qui ne sont pas des équipements sous pression mobiles », car ces contenants n'étaient pas clairement définis dans l'OCMD, notamment en rapport avec les récipients à pression qui doivent être examinés conformément aux prescriptions spéciales du chap. 3.3 du RID ou de l'ADR ou conformément aux prescriptions de l'annexe 2.1 RSD et de l'annexe 1 SDR.

Les ch. 1 et 2 sont adaptés : ils ne renvoient plus uniquement aux parties 4 et 6 du RID (ch. 1) et de l'ADR (ch. 2), mais au RID et à l'ADR de manière générale. Cela est dû au fait que les récipients à pression qui ne sont pas des équipements sous pression mobiles sont en partie soumis à d'autres dis-



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

positions du RID ou de l'ADR, par ex. à la sous-section 1.1.3.2 ou au chap. 3.3. De plus, le texte allemand est adapté à la formulation française : les deux chiffres commencent ainsi par « Für die Beförderung ».

Art. 15

L'ancien al. 2 devient l'al. 3. Le nouvel al. 2 dispose que les domaines et les procédures des organismes d'évaluation de la conformité sont définis par le DETEC. Il est ainsi fixé clairement que le DETEC peut définir non seulement les organismes d'évaluation de la conformité, mais aussi leurs domaines d'activités.

Art. 26, al. 2

Dans la pratique, il n'était pas clair que l'OFT était habilité à édicter une directive. Le nouvel al. 2 crée une base légale claire permettant à l'OFT d'édicter des directives.

Annexe 1 :

Ch. 1, tableau 1

La terminologie des procédures est adaptée de manière à mieux correspondre aux contenants concernés. La précision concernant la reconnaissance et la surveillance des programmes d'assurance qualité des constructeurs implique d'adapter les compétences des organismes d'évaluation de la conformité.

Ch. 2

La let. b est complétée par la référence correcte à l'ADR.

Ch. 2, tableau 2

La compétence des organismes d'évaluation de la conformité en matière de surveillance de la construction est adaptée aux prescriptions de l'ADR et du RID.

Les ch. 3 et 4 restent inchangés.

Ch. 5

Jusqu'ici, il n'était pas précisé que l'OFT pouvait définir la périodicité de la reconnaissance et de la surveillance des programmes d'assurance qualité de fabricants et, partant, l'état de la technique des



Référence du dossier : BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

systemes certifiés de gestion de la qualité. Le nouveau ch. 5 inscrit cette périodicité au niveau de l'ordonnance et élimine ainsi cette incertitude. En règle générale, la reconnaissance doit être renouvelée après trois ans. L'OFT est investi de la compétence de définir des autres intervalles dans des cas particuliers, afin de tenir compte des situations dans lesquelles une période plus longue que trois ans semble appropriée.