

Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM)

du ...

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les art. 87 et 122 de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du ...²,
arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente loi régit le transport de marchandises par des entreprises ferroviaires ainsi que la construction et l'exploitation d'installations dédiées audit transport de marchandises (voies de raccordement et installations de transbordement).

² Elle s'applique par analogie au transport de marchandises par des entreprises de transport à câble ou de navigation.

Art. 2 Principes et objectifs

¹ La Confédération crée les conditions:

- a. d'un développement durable du transport de marchandises;
- b. d'une interaction efficace des modes de transport assurant l'approvisionnement du pays;
- c. d'installations dédiées au transport de marchandises qui soient adaptées et raccordées à l'infrastructure ferroviaire, et
- d. de l'accès non discriminatoire aux installations dédiées au transport de marchandises.

² Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être viables financièrement. La Confédération peut toutefois soutenir des offres:

- a. en maintenant, conjointement avec les cantons, des offres dont les coûts ne sont pas couverts;

¹ RS 101

² FF 2013 ...

- b. en encourageant pour une durée limitée le développement de nouvelles offres, ou
- c. en promouvant le transfert du transport de marchandises transalpin.

³ Le Conseil fédéral peut, dans le respect des normes reconnues sur le plan international, fixer les exigences en matière de qualité du transport de marchandises et régler les conséquences d'une non-observation de ces exigences.

⁴ Il peut définir les modalités de la collaboration des entreprises entre elles et avec leurs clients afin de promouvoir l'efficacité et la convivialité du transport de marchandises.

Art. 3 Conception

¹ Le Conseil fédéral élabore une conception, au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire³, relative à un développement des installations importantes pour le transport de marchandises qui soit calé sur le développement de l'infrastructure ferroviaire.

² A cet effet, il entend les acteurs concernés.

Art. 4 Transport de marchandises dangereuses

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses.

² Il édicte notamment des prescriptions:

- a. sur l'approbation, l'admission ou la vérification des contenants de marchandises dangereuses;
- b. sur la procédure destinée à vérifier la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles;
- c. sur la procédure relative à l'agrément des organes chargés des évaluations de la conformité.

Art. 5 Transports dans le cadre de la coopération nationale en matière de sécurité

¹ Dans le cadre de la coopération nationale pour la sécurité visée à l'art. 119 de la loi du 3 février 1995 sur l'armée⁴, les entreprises sont tenues d'effectuer en priorité les transports en faveur de la Confédération et des cantons.

² Le Conseil fédéral règle les modalités. Il peut prévoir d'exempter provisoirement une entreprise de cette obligation si elle fait face à des difficultés d'exploitation particulières.

³ RS 700

⁴ RS 510.10

Section 2 Promotion financière

Art. 6 Contributions d'investissement

¹ Les contributions de la Confédération à la construction d'installations dédiées au transport de marchandises sont limitées à 60 % des coûts imputables. Dans le cas de projets revêtant une importance nationale, la contribution de la Confédération peut être portée à un maximum de 80 %.

² Concernant l'allocation d'une contribution et la détermination de son montant, les décisions sont prises à la lumière des objectifs poursuivis en matière de politique des transports et de l'environnement, et notamment de la conception visée à l'art. 3.

³ L'allocation d'une contribution peut être assortie de charges visant notamment à garantir un accès non discriminatoire aux installations.

⁴ Les contributions aux installations de transbordement du transport combiné réalisées à l'étranger peuvent également prendre la forme de prêts remboursables.

Art. 7 Contributions d'exploitation

¹ Pour permettre le maintien de prestations de transport ferroviaire de marchandises qui ne sont pas viables financièrement, la Confédération peut, en s'associant aux commandes des cantons, allouer une contribution afin de participer aux coûts non couverts de ces prestations.

² La Confédération peut indemniser les entreprises ferroviaires ou des tiers pour les coûts non couverts des prestations de transport combiné transalpin qu'elle commande.

³ Elle peut subventionner une nouvelle prestation en matière de transport ferroviaire de marchandises jusqu'à ce qu'elle soit devenue financièrement viable, mais pour une durée maximale de trois ans à compter de sa mise en place.

Art. 8 Innovations techniques

La Confédération peut encourager l'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises.

Section 3 Procédure d'autorisation

Art. 9 Desserte

¹ Les cantons et les communes prennent les mesures d'aménagement du territoire qui sont nécessaires pour assurer une desserte aussi complète que possible des zones industrielles ou artisanales par des voies de raccordement.

Art. 10 Autorisation de construire

¹ La construction, la modification et le démantèlement d'installations dédiées au transport de marchandises requièrent une autorisation de construire soumise au droit cantonal.

² Avant de statuer, l'autorité cantonale compétente pour délivrer l'autorisation de construire (autorité dirigeante) demande à l'Office fédéral des transports (OFT) une prise de position quant au respect des dispositions en matière de technique ferroviaire (art. 12). L'OFT s'appuie pour ce faire sur la prise de position du gestionnaire d'infrastructure.

³ La prise de position de l'OFT revêt un caractère contraignant pour l'autorité dirigeante.

⁴ La délivrance de l'autorisation de construire doit être notifiée à l'OFT. Ce dernier est habilité à saisir les moyens de recours prévus par le droit fédéral et cantonal.

Art. 11 Expropriation

¹ Le droit d'expropriation peut, en vertu de la législation correspondante (art. 1 de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation⁵ [LEx]), s'exercer lors de la construction d'installations dédiées au transport de marchandises. Il n'est recouru à la procédure d'expropriation qu'en cas d'échec des tentatives visant à acquérir de gré à gré les droits nécessaires ou à effectuer un remembrement parcellaire.

² Les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnisation ou de réparation en nature sont à faire valoir auprès de l'autorité dirigeante pendant le délai de mise à l'enquête. Les oppositions et demandes déposées après l'expiration du délai en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent également être remises à l'autorité dirigeante.

³ A l'issue de la procédure d'autorisation de construire, la procédure d'estimation est, si nécessaire, menée devant la Commission fédérale d'estimation (commission d'estimation) selon les dispositions de la LEx. Seules les prétentions dûment communiquées sont alors traitées.

⁴ L'autorité dirigeante transmet à la commission d'estimation les plans approuvés, le plan d'expropriation, le tableau des droits expropriés et les prétentions communiquées.

Art. 12 Dispositions techniques de la législation ferroviaire, prescriptions d'exploitation

¹ Les dispositions techniques de la législation sur les chemins de fer s'appliquent également à la planification, à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des installations dédiées au transport de marchandises.

² L'OFT peut alléger les exigences en la matière.

⁵ RS 711

³ Les raccordés édictent, en concertation avec le gestionnaire d'infrastructure, les prescriptions d'exploitation nécessaires pour l'exploitation et la maintenance. Ils les soumettent à l'OFT en général trois mois avant la date d'entrée en vigueur prévue.

Section 4 Relations entre le gestionnaire d'infrastructure et les raccordés

Art. 13 Obligation de consentir au raccordement

¹ Le gestionnaire d'infrastructure doit consentir au raccordement à son réseau:

- a. lorsque ce raccordement ne perturbe ni le déroulement ni la sécurité de l'exploitation ferroviaire;
- b. lorsqu'il ne compromet pas l'extension future des installations ferroviaires, et
- c. lorsqu'un besoin est attesté.

² Il ne doit pas subordonner ce consentement à des conditions disproportionnées.

³ Il peut faire adapter ou enlever des dispositifs de raccordement:

- a. lorsqu'une modification de la construction ou de l'exploitation de l'infrastructure l'exige;
- b. lorsque la sécurité de l'exploitation de l'infrastructure l'impose;
- c. lorsque la voie de raccordement n'est plus exploitée depuis cinq ans et ne paraît pas devoir l'être à nouveau dans un proche avenir.

Art. 14 Régime de propriété

¹ L'installation dédiée au transport de marchandises et le fonds sur lequel elle est sise peuvent être la propriété de personnes différentes.

² Le droit de construire une telle installation et de l'utiliser peut être inscrit comme servitude au registre foncier.

Art. 15 Contrat de raccordement

¹ Le gestionnaire d'infrastructure et les raccordés directs déterminent leurs relations dans un contrat de raccordement.

² Le contrat de raccordement doit être complété par un plan de situation qui indique les biens-fonds touchés par la voie de raccordement, le point de raccordement et l'emplacement des équipements importants. Le plan doit en outre contenir toutes les informations nécessaires sur le régime de propriété, ainsi que sur les droits réels et, le cas échéant, obligatoires en rapport avec la voie.

Art. 16 Obligations réciproques des raccordés

¹ Tout raccordé doit consentir, moyennant une pleine indemnité, à ce que sa voie de raccordement fasse l'objet d'un raccordement et soit utilisée par des tiers lorsque le raccordement au réseau ferroviaire ne peut se faire autrement de manière plus efficace.

² Si les circonstances le justifient et si cela est raisonnablement exigible, les voies de raccordement doivent être construites de manière que d'autres raccordements restent possibles.

³ Le raccordé doit, moyennant une indemnité, adapter sa voie de raccordement pour permettre le passage de tiers. Les avantages que le raccordé retire de cette adaptation sont dûment pris en compte. Celui-ci peut exiger une avance de frais.

Art. 17 Frais

¹ Sauf convention contraire, le raccordé supporte les frais liés à la construction, l'exploitation, la maintenance, l'adaptation et le démantèlement de la voie de raccordement ainsi que des équipements qui s'y rapportent.

² Le gestionnaire d'infrastructure supporte les frais d'adaptation et d'extension de ses installations occasionnés par la voie de raccordement ou l'installation de transbordement.

³ En cas de démantèlement de la voie de raccordement, le raccordé peut être amené à participer aux frais encourus par le gestionnaire d'infrastructure.

Section 5 Contrat d'utilisation de wagons et contrat de transport

Art. 18 Contrat d'utilisation de wagons

¹ Le contrat d'utilisation de wagons régit l'utilisation de wagons pour le transport de marchandises au sens de la présente loi.

² Dans le cadre du transport national comme du transport international, le contrat d'utilisation de wagons est régi par l'appendice D (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – CUV) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la version du protocole de modification du 3 juin 1999⁶ (COTIF).

³ Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

Art. 19 Contrat de transport

¹ Par le contrat de transport, l'entreprise s'engage, contre rémunération, à transporter une marchandise à destination et à l'y remettre au destinataire.

² Le contrat de transport ne nécessite aucune forme particulière pour être valable.

⁶ RS 0.742.403.12

³ Dans le cadre du transport national comme du transport international, le contrat de transport est régi pour le reste par l'appendice B (règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises – CIM) de la COTIF⁷.

⁴ Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

Art. 20 Responsabilité

¹ L'exploitant ou l'utilisateur d'une installation dédiée au transport de marchandises répond de tout dommage corporel, décès ou dégât matériel résultant des risques caractéristiques liés à l'exploitation d'une telle installation.

² Il est dégagé de sa responsabilité civile si la force majeure ou une faute grave du lésé ou d'un tiers a contribué à causer le dommage d'une façon telle qu'elle doit en être considérée comme la cause principale.

³ Les questions de responsabilité sont en outre régies par les dispositions visées à l'art. 19, al. 3 et par le code des obligations.

Section 6 Surveillance, justice et dispositions pénales

Art. 21 Surveillance des installations dédiées au transport de marchandises

¹ L'OFT exerce la surveillance technique des installations dédiées au transport de marchandises. Le Conseil fédéral peut confier la surveillance des voies de raccordement à des tiers.

² L'OFT annule les décisions et les instructions des organes ou des services des entreprises, ou empêche leur application, si elles sont contraires à la présente loi, à l'autorisation ou aux conventions internationales ou si elles portent atteinte à des intérêts nationaux importants.

³ Il peut réglementer et surveiller la formation spécifique du personnel des raccordés. Pour des raisons de sécurité, il peut demander à tout moment que les contrats de raccordement, les plans de situation ou les prescriptions d'exploitation soient modifiés. Ces modifications n'ouvrent droit à aucune indemnisation.

⁴ Les installations dédiées au transport de marchandises sont par ailleurs soumises à la surveillance de l'autorité dirigeante ou de l'autorité désignée par le droit cantonal. Cette autorité veille notamment à ce que lesdites installations soient conformes à la législation environnementale.

⁵ Les raccordés mettent gratuitement à la disposition de l'OFT et de l'autorité dirigeante le personnel et le matériel nécessaires à la surveillance qui leur incombe et leur fournissent toutes les informations requises.

⁷ RS 0.742.403.12

Art. 22 Voies de droit

¹ L'OFT statue sur les litiges qui portent:

- a. sur l'applicabilité de la présente loi;
- b. sur l'obligation de consentir au raccordement et sur les conditions imposées au raccordé;
- c. sur l'applicabilité de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁸, notamment son applicabilité à la construction et à l'exploitation des installations dédiées au transport de marchandises, à leurs croisements avec des routes et d'autres installations ainsi qu'aux véhicules, et
- d. sur les exigences de sécurité en matière de construction, d'exploitation ou de maintenance des installations dédiées au transport de marchandises.

² La procédure devant l'OFT est régie par les dispositions générales de l'organisation judiciaire fédérale.

³ Les litiges d'ordre pécuniaire qui opposent le client et l'entreprise ou l'entreprise ferroviaire et les raccordés relèvent de la juridiction civile.

⁴ L'autorité compétente en vertu du droit cantonal statue sur tous les autres litiges.

Art. 23 Contraventions

Quiconque contrevient intentionnellement à une obligation visée à l'art. 5 est puni d'une amende.

Art. 24 Délits

¹ Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque enfreint intentionnellement une disposition d'exécution de l'art. 4, al. 1, dont la violation a été déclarée punissable par le Conseil fédéral.

² Si l'infraction a été commise par négligence, la sanction encourue est une peine pécuniaire pouvant aller jusqu'à 180 jours-amende.

Art. 25 Compétence

La poursuite et le jugement des contraventions et délits visés dans la présente loi relèvent de la compétence des cantons.

Section 7 Dispositions finales

Art. 26 Exécution

¹ Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

² Il peut notamment édicter des prescriptions visant à prévenir ou empêcher toute discrimination dans le domaine du transport de marchandises.

⁸ RS 742.101

Art. 27 Abrogation et modification du droit en vigueur

L'abrogation et la modification du droit en vigueur sont réglées en annexe.

Art. 28 Dispositions transitoires

¹ Pour les offres commandées selon le droit en vigueur, il est possible de conclure des conventions selon ce droit pendant une durée de trois ans au plus à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Les dispositions de la section 2 sont applicables jusqu'au 31 décembre 2027.

Art. 29 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Abrogation et modification du droit en vigueur

I

Les actes ci-après sont abrogés:

1. loi du 19 décembre 2008 sur le transport des marchandises⁹
2. loi du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires¹⁰

II

Les lois suivantes sont modifiées comme suit:

1. Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière¹¹

Titre précédant l'art. 18

Chapitre 5 Autres contributions au financement des mesures techniques

Section 1 Contributions aux voies de raccordement ferroviaires et à la promotion du transport combiné et du transport de véhicules routiers accompagnés

Art. 18

¹ Pour des raisons relevant de la politique des transports ou de l'environnement, la Confédération peut allouer des contributions aux frais de construction de voies de raccordement ferroviaires, ainsi que des contributions d'investissement ou d'exploitation destinées à promouvoir le transport combiné et le transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés.

² Les contributions sont allouées pour autant que la viabilité financière ne puisse être atteinte.

³ Les contributions au transport de véhicules routiers accompagnés sont allouées dans la mesure où elles rendent possibles des allègements tarifaires.

⁹ RO 2009 5597 6019

¹⁰ RO 1992 3517, 2000 2355, 2006 2197, 2007 5779, 2009 5597, 5973

¹¹ RS 725.116.2

Section 2 (art. 21 et 22)

Abrogée

2. Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière¹²

Art. 30, al. 4 et 5

⁴ Dans la limite de la compétence de la Confédération, le Conseil fédéral édicte des dispositions sur le transport des animaux, ainsi que des matières et des choses dangereuses, nocives ou répugnantes.

⁵ En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, il édicte notamment des prescriptions:

- a. sur l'approbation, l'admission ou la vérification des contenants de marchandises dangereuses;
- b. sur la procédure destinée à vérifier la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles;
- c. sur la procédure relative à l'agrément des organes chargés de vérifier cette conformité.

3. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹³

Art. 9a Accès au réseau

¹ Le gestionnaire d'infrastructure autorise les entreprises de transport ferroviaire à accéder sans discrimination à son réseau.

² Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon). Un mois au plus tard avant la mise en service, elle présente une autorisation d'accès au réseau ou mandate une entreprise de transport ferroviaire pour effectuer le transport. L'entreprise qui effectue le transport doit présenter le certificat de sécurité au plus tard au début des courses.

³ Un sillon ne peut être ni vendu ni transféré à une autre entreprise. Un mandat au sens de l'al. 2 n'est considéré ni comme une vente ni comme un transfert.

⁴ Le Conseil fédéral définit les autres principes de l'accès au réseau et règle les modalités. Il peut conclure des accords avec d'autres Etats qui prévoient l'accès au réseau pour les entreprises étrangères. Il prend en compte le principe de la réciprocité.

¹² RS 741.01

¹³ RS 742.101

Art. 9b Utilisation du réseau et attribution des sillons

¹ Dans le cadre d'une planification continue, le Conseil fédéral définit le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic dans un projet d'utilisation du réseau. A cet effet, il prend tout particulièrement en considération les besoins propres aux chaînes coordonnées de transport de voyageurs et à une gestion économique du transport ferroviaire de marchandises.

² Les gestionnaires d'infrastructure établissent un plan d'utilisation du réseau pour les six années qui précèdent une année d'horaire. Ces plans précisent le projet d'utilisation du réseau et présentent notamment la répartition journalière et hebdomadaire des sillons entre les divers types de trafic. Ils sont soumis à l'OFT pour approbation.

³ Les sillons sont attribués conformément aux plans d'utilisation du réseau. Si ces derniers laissent apparaître des capacités inutilisées, le trafic voyageurs à horaire cadencé est prioritaire. Le Conseil fédéral peut accorder des dérogations à cette priorité compte tenu des impératifs économiques et d'aménagement du territoire.

⁴ L'OFT règle la procédure d'attribution des sillons.

Art. 9c

Ancien art. 9b

Art. 40a^{bis} Tâches

La CACF statue sur les litiges qui concernent:

- a. l'accès au réseau;
- b. les conventions d'accès au réseau;
- c. le calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure;
- d. l'accès aux installations destinées au transport de marchandises;
- e. les discriminations en matière de transport de marchandises.

Art. 40b, al. 2, let. b

² Il répond des dommages causés:

b. à une chose transportée exclusivement en vertu du code des obligations¹⁴ et d'accords internationaux faisant foi.

¹⁴ RS 220

4. Loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux¹⁵

Art. 3, al. 1

¹ Les CFF ont pour tâche première d'offrir des prestations de transports publics, notamment dans les domaines de l'infrastructure, du trafic voyageurs régional ou grandes lignes et dans les secteurs connexes. Ils peuvent aussi fournir des prestations dans le trafic marchandises.

Art. 8, al. 6

⁵ L'abandon de l'offre en matière de trafic par wagons complets isolés requiert l'approbation de l'assemblée générale.

