

# Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation

Projet

(Loi sur le transport de marchandises, LTM)

du ...

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu les art. 81a, 87 et 122, al. 1, de la Constitution<sup>1</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du ...<sup>2</sup>,  
arrête:*

## Section 1 Dispositions générales

### Art. 1 Objet et champ d'application

<sup>1</sup> La présente loi règle le transport de marchandises par des entreprises ferroviaires ainsi que la construction et l'exploitation d'installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et de voies de raccordement.

<sup>2</sup> Elle s'applique par analogie au transport de marchandises par des entreprises de transport à câbles ou de navigation.

### Art. 2 Principes et buts

<sup>1</sup> La Confédération crée les conditions qui permettent:

- a. un développement durable du transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (transport de marchandises);
- b. une interaction efficace avec d'autres modes de transport;
- c. la construction et l'exploitation d'ITTC et de voies de raccordement appropriées ainsi que leur liaison optimale à l'infrastructure ferroviaire;
- d. un accès non discriminatoire aux installations de transbordement et aux voies de raccordement.

<sup>2</sup> Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être autofinancées. La Confédération peut toutefois:

- a. participer aux commandes d'offres des cantons;
- b. encourager le développement de nouvelles offres.

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2014 ...

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

### **Art. 3** Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral élabore une conception relative au transport ferroviaire de marchandises, au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Il y fixe les bases du développement:

- a. des gares de triage et des installations visées à l'art. 62, al. 1, let. e, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>4</sup>;
- b. des installations publiques de chargement visées à l'art. 62, al. 1, let. f, LCdF;
- c. des installations de transbordement;
- d. des voies de raccordement;
- e. d'autres équipements importants pour le transport de marchandises.

<sup>3</sup> Il aligne la conception sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, le plan sectoriel des transports, les autres plans sectoriels fédéraux et les plans directeurs cantonaux.

<sup>4</sup> Il associe suffisamment tôt les cantons et les acteurs concernés à l'élaboration de la conception..

### **Art. 4** Expropriation

Le droit d'expropriation prévu par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation<sup>5</sup> peut être exercé pour la construction d'installations de transbordement ou de voies de raccordement.

### **Art. 5** Transport de marchandises dangereuses

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses.

<sup>2</sup> Il édicte notamment des prescriptions concernant:

- a. la procédure de vérification de la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles;
- b. la procédure de reconnaissance des services indépendants chargés d'effectuer les évaluations de conformité.

<sup>3</sup> RS 700

<sup>4</sup> RS 742.101

<sup>5</sup> RS 711

**Art. 6** Transports dans le cadre de la coopération nationale pour la sécurité

<sup>1</sup> Dans le cadre de la coopération nationale pour la sécurité visée à l'art. 119 de la loi du 3 février 1995 sur l'armée<sup>6</sup>, les entreprises sont tenues d'effectuer en priorité les transports en faveur de la Confédération et des cantons.

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

**Art. 7** Responsabilité extracontractuelle

La responsabilité extracontractuelle des entreprises est régie par les art. 40b à 40f LCdF<sup>7</sup>.

## **Section 2 Encouragement financier**

**Art. 8** Contributions d'investissement

<sup>1</sup> La Confédération peut verser des contributions d'investissement pour la construction et l'extension d'ITTC et de voies de raccordement.

<sup>2</sup> Les contributions d'investissement de la Confédération sont limitées à 60 % des coûts imputables. Dans le cas de projets revêtant une importance nationale en matière de politique des transports, elles peuvent être portées à 80 % au maximum.

<sup>3</sup> Les décisions concernant l'allocation et le calcul d'une contribution sont prises à la lumière des objectifs poursuivis en matière de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement, de critères économiques, des avantages de tiers et notamment de la conception visée à l'art. 3.

<sup>4</sup> La Confédération peut allouer, outre des contributions d'investissement à fonds perdu, des prêts remboursables pour la construction et l'extension d'ITTC à l'étranger.

<sup>5</sup> L'Assemblée fédérale décide par arrêté fédéral de l'allocation des crédits-cadres pluriannuels nécessaires aux contributions d'investissement.

**Art. 9** Contributions d'exploitation

<sup>1</sup> Si un canton commande une offre de transport ferroviaire de marchandises, la Confédération peut participer à la commande. L'aide financière fédérale ne doit pas dépasser le montant de la contribution cantonale.

<sup>6</sup> RS 510.10

<sup>7</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> La Confédération peut encourager de nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises jusqu'à ce qu'elles puissent être autofinancées, mais pour une durée maximale de trois ans.

**Art. 10** Innovations techniques

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

**Section 3 Construction et exploitation de voies de raccordement**

**Art. 11** Desserte

Les cantons et les communes prennent les mesures d'aménagement du territoire qui sont nécessaires pour assurer, dans la mesure où cela est réalisable et économiquement supportable, une desserte des zones industrielles ou artisanales par des voies de raccordement.

**Art. 12** Autorisation de construire, autorisation d'exploiter

<sup>1</sup> La construction et la modification de voies de raccordement requièrent une autorisation de construire soumise au droit cantonal.

<sup>2</sup> Avant de statuer, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de construire (autorité dirigeante) soumet la demande à l'Office fédéral des transports (OFT) pour vérification du respect des dispositions relevant du droit ferroviaire (art. 13).

<sup>3</sup> L'OFT demande au gestionnaire d'infrastructure une prise de position sous l'angle du droit ferroviaire. Il rend son avis en se fondant sur cette prise de position et y précise notamment si une autorisation d'exploiter conformément à l'art. 18<sup>w</sup> LCdF<sup>8</sup> est requise ou non.

<sup>4</sup> L'avis de l'OFT revêt un caractère contraignant pour l'autorité dirigeante.

<sup>5</sup> L'autorité dirigeante communique l'autorisation de construire à l'OFT. Ce dernier est habilité à saisir les moyens de recours prévus par le droit fédéral et cantonal.

**Art. 13** Dispositions relevant du droit ferroviaire,  
prescriptions d'exploitation

<sup>1</sup> Les dispositions techniques et d'exploitation de la législation sur les chemins de fer s'appliquent également à la planification, à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement.

<sup>2</sup> Les raccordés édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe quelles dispositions de la législation sur les chemins de fer relatives à la sécurité sont applicables à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement.

<sup>8</sup> RS 742.101

**Art. 14** Obligation de consentir au raccordement

<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure doit consentir au raccordement à son réseau lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a. la sécurité de l'exploitation ferroviaire est garantie;
- b. l'extension future des installations ferroviaires n'est pas compromise;
- c. le besoin est attesté.

<sup>2</sup> Il ne doit pas subordonner ce consentement à des conditions disproportionnées.

<sup>3</sup> 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. 15** Régime de propriété

<sup>1</sup> La voie de raccordement et le fonds sur lequel elle est sise peuvent être la propriété de personnes différentes.

<sup>2</sup> Le droit de construire une voie de raccordement et de l'utiliser peut être inscrit comme servitude au registre foncier.

**Art. 16** Réglementation contractuelle

<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure et les raccordés directs règlent par écrit leurs relations dans un contrat de raccordement.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Les raccordés règlent par écrit leurs relations avec d'autres parties prenantes à la voie de raccordement.

**Art. 17** Frais

<sup>1</sup> Le raccordé supporte les frais de la construction, de l'exploitation, de la maintenance, de la réfection, de l'adaptation et du démantèlement des voies de raccordement ainsi que des équipements afférents.

<sup>2</sup> Il maintient la voie de raccordement prête à l'exploitation. Les tiers autorisés à s'y raccorder et à l'utiliser participent aux frais qui en résultent dans les limites de leur intérêt à la voie de raccordement.

<sup>3</sup> Le gestionnaire d'infrastructure supporte les frais d'adaptation et d'extension de ses installations, y compris du dispositif de raccordement, occasionnés par la voie de raccordement.

<sup>4</sup> Il supporte également les frais du démantèlement du dispositif de raccordement. Le Conseil fédéral fixe les conditions dans lesquelles le raccordé peut être amené à participer à ces frais.

#### **Art. 18** Obligations réciproques des raccordés

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Si les circonstances le justifient et si cela est raisonnablement exigible, les voies de raccordement doivent être construites de manière à préserver la possibilité d'y raccorder d'autres voies.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Le raccordé est tenu de conclure une assurance responsabilité civile à couverture suffisante. Le Conseil fédéral règle les modalités.

### **Section 4** Contrat d'utilisation de wagons et contrat de transport

#### **Art. 19** Contrat d'utilisation de wagons

<sup>1</sup> Le contrat d'utilisation de wagons règle l'utilisation de wagons de chemin de fer pour le transport au sens de la présente loi.

<sup>2</sup> 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) du protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (protocole 1999)<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

#### **Art. 20** Contrat de transport

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

<sup>2</sup> Le contrat de transport ne nécessite aucune forme particulière pour être valable.

<sup>9</sup> RS 0.742.403.12

<sup>3</sup> 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) du protocole 1999<sup>10</sup>.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

## **Section 5    Surveillance, justice et dispositions pénales**

### **Art. 21            Surveillance des voies de raccordement**

<sup>1</sup> L'OFT exerce la surveillance des voies de raccordement au titre du droit ferroviaire. Le Conseil fédéral peut confier cette surveillance à des tiers.

<sup>2</sup> L'OFT 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.

<sup>3</sup> Les voies de raccordement sont soumises pour le reste à la surveillance de l'autorité compétente en vertu du droit cantonal.

<sup>4</sup> Les raccordés mettent gratuitement à la disposition des autorités de surveillance le personnel et le matériel nécessaires à la surveillance qui leur incombe et leur fournissent toutes les informations requises.

### **Art. 22            Voies de droit**

<sup>1</sup> L'OFT statue sur les litiges qui concernent:

- a. l'obligation de consentir au raccordement (art. 14) et sur les conditions imposées au raccordé;
- b. l'application de la LCdF, notamment à la construction et à l'exploitation des voies de raccordement, à leurs croisements avec des routes et d'autres installations ainsi qu'aux véhicules;
- c. les exigences de sécurité en matière de construction, d'exploitation, de maintenance et de réfection des voies de raccordement.

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

<sup>3</sup> Les litiges d'ordre pécuniaire relèvent de la juridiction civile, dans la mesure où ils ne concernent pas l'encouragement financier visé aux art. 8 à 10.

<sup>10</sup> RS 0.742.403.12

<sup>4</sup> Les litiges visés à l'art. 40a<sup>bis</sup>, al. 1, LCdF<sup>11</sup> relèvent de la compétence de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.

<sup>5</sup> L'autorité compétente en vertu du droit cantonal statue sur tous les autres litiges.

### **Art. 23** Dispositions pénales

<sup>1</sup> Est puni d'une amende de 100 000 francs au plus quiconque enfreint une disposition d'exécution de l'art. 5, al. 1, ou de l'art. 6, al. 2, dont la violation a été déclarée punissable par le Conseil fédéral.

<sup>2</sup> Est puni d'une peine privative de liberté d'un an au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque commet une infraction qui entraîne la mise en danger de la vie ou de l'intégrité corporelle d'autrui, à moins qu'il n'ait commis une infraction plus grave au sens d'une autre loi.

<sup>3</sup> Est puni d'une amende de 50 000 francs au plus quiconque agit par négligence.

<sup>4</sup> La poursuite et le jugement des infractions relèvent de la compétence des cantons.

## **Section 6 Dispositions finales**

### **Art. 24** Exécution

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

<sup>2</sup> Il peut notamment édicter des prescriptions visant à prévenir toute discrimination dans le domaine du transport de marchandises.

### **Art. 25** Abrogation et modification d'autres actes

L'abrogation et la modification d'autres actes sont réglées en annexe.

### **Art. 26** Dispositions transitoires

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

<sup>2</sup> Les dispositifs de raccordement au réseau d'un gestionnaire d'infrastructure deviennent propriété de ce dernier, sans indemnisation, un an après l'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>3</sup> Les raccordés qui désirent rester propriétaires des dispositifs de raccordement doivent en informer le gestionnaire d'infrastructure dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi. Dans ce cas, ils restent responsables du financement de la maintenance, de la réfection et de l'extension des dispositifs en question.

<sup>11</sup> RS 742.101

**Art. 27** Référendum, entrée en vigueur et durée de validité

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

<sup>3</sup> L'art. 9 est valable jusqu'au 31 décembre 2027.

## **Abrogation et modification d'autres actes**

### I

Sont abrogées:

1. la loi du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises<sup>12</sup>;
2. la loi du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires<sup>13</sup>.

### II

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés 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 autoroutière<sup>14</sup>**

*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*

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les contributions sont allouées dans la mesure où l'équilibre financier ne peut pas être atteint.

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

<sup>12</sup> RO 2009 5597 6019

<sup>13</sup> RO 1992 565, 1995 3517, 2000 2355, 2006 2197, 2007 5779, 2009 5597, 5973

<sup>14</sup> RS 725.116.2

<sup>4</sup> Sont applicables les art. 8, 9 et 27, al. 3, de la loi du ... sur le transport de marchandises<sup>15</sup>.

*Section 2 (art. 21 et 22)*

*Abrogée*

## **2. Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>16</sup>**

*Art. 30, al. 4 et 5*

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport des animaux ainsi que des matières et des choses nocives ou répugnantes.

<sup>5</sup> Il édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses. Il détermine les tronçons qui ne peuvent pas être empruntés par des véhicules chargés de marchandises dangereuses ou ne peuvent l'être que de façon restrictive, pour des motifs liés aux conditions locales ou à la gestion du trafic. Pour les contenants de marchandises dangereuses, il règle:

- a. la procédure de vérification de la conformité desdits contenants avec les exigences essentielles;
- b. la procédure de reconnaissance des services indépendants chargés d'effectuer les évaluations de conformité.

## **3. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>17</sup>**

*Art. 9a, al. 2 et 3*

*Abrogés*

*Art. 9b* Utilisation du réseau et attribution des sillons

<sup>1</sup> Dans le cadre d'une stratégie d'utilisation du réseau, le Conseil fédéral définit le nombre de sillons à attribuer à chaque type de trafic. A cet effet, il prend tout particulièrement en considération:

- a. l'objectif des investissements effectués ou décidés par la Confédération et les cantons dans le transport ferroviaire;
- b. le besoin de chaînes coordonnées de transport de voyageurs ou de marchandises;

<sup>15</sup> RS ...

<sup>16</sup> RS 741.01

<sup>17</sup> RS 742.101

- c. les capacités requises pour satisfaire la demande attendue en transport de voyageurs ou de marchandises;
- d. le fonctionnement économique des transports ferroviaires de voyageurs ou de marchandises.

<sup>2</sup> Au besoin, il adapte la stratégie aux nouvelles conditions.

<sup>3</sup> Les gestionnaires d'infrastructure établissent un plan d'utilisation du réseau pour chacune des six années qui précèdent une année d'horaire. Ils y précisent la stratégie d'utilisation du réseau et présentent notamment la répartition journalière et hebdomadaire des sillons entre les divers types de trafic. Ils soumettent ces plans à l'OFT pour approbation.

<sup>4</sup> Les sillons sont attribués conformément aux plans d'utilisation du réseau. Si des capacités sont inutilisées, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé est prioritaire. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations à cette priorité en tenant compte des impératifs de l'économie et de l'aménagement du territoire.

<sup>5</sup> L'OFT règle la procédure d'attribution des sillons et les modalités relatives aux plans d'utilisation du réseau.

*Art. 9c*

*Ex-art. 9b*

*Art. 38, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Le retrait de sillons attribués ne donne pas droit à des dommages-intérêts, dans la mesure où il est lié à la fermeture imprévisible d'un tronçon et qu'il a pour but l'exploitation optimale des capacités disponibles.

*Art. 40a<sup>bis</sup>, al. 1*

La CACF statue sur les litiges qui concernent:

- a. l'octroi de 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 de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération.

<sup>5</sup> Lorsque la CACF doit apprécier des questions de principe qui touchent la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels<sup>18</sup>, elle consulte la commission de la concurrence. Elle mentionne l'avis de celle-ci dans sa décision.

*Art. 40<sup>ter</sup>*      Principes de la procédure d'action

<sup>1</sup> La procédure d'action devant la CACF est régie par les art. 7 à 43 de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA)<sup>19</sup> ainsi que par les dispositions de la PA sur la procédure de recours applicables par analogie à une procédure d'action de première instance, notamment les art. 52, 56, 57, 60 et 63 à 71 PA.

<sup>2</sup> L'intervention accessoire, le cumul des actions, le consortage et la demande reconventionnelle sont admis. Dans ces cas, les art. 15, 24, 26 et 31 de la loi fédérale du 4 décembre 1947 de procédure civile fédérale<sup>20</sup> sont applicables par analogie.

<sup>3</sup> Les mémoires et leurs annexes doivent être présentés en un exemplaire pour la CACF et un exemplaire pour chacune des parties adverses.

*Art. 40<sup>quater</sup>*    Ouverture de la procédure d'action

<sup>1</sup> Le président ouvre la procédure d'action en confirmant par écrit la réception de l'action.

<sup>2</sup> S'il n'estime pas d'emblée que l'action est irrecevable, il prie les parties adverses d'exposer leur griefs.

*Art. 40<sup>quinquies</sup>*    Composition de la commission pour statuer

<sup>1</sup> La CACF statue en présence de tous ses membres. Elle statue en présence du président et de deux autres membres sur les cas d'importance secondaire.

<sup>2</sup> Au terme de la procédure d'instruction, le président décide si la CACF statuera sur l'action en présence de tous ses membres ou de lui-même et de deux autres membres seulement, qu'il désigne.

*Art. 40<sup>sexies</sup>*      Traitement des données

Dans le cadre de la surveillance du marché, la CACF est autorisée à collecter les données nécessaires auprès des entreprises ferroviaires et à les traiter. Les entreprises ferroviaires sont tenues de fournir les indications requises.

*Art. 40b, al. 2, let. b, et 3*

<sup>2</sup> Il répond des dommages causés:

- b. à une chose transportée exclusivement en vertu du code des obligations<sup>21</sup> et des conventions internationales pertinentes.

<sup>3</sup> Dans la mesure où la responsabilité visée par l'al. 2 n'est pas réglée dans la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs ou dans la loi du ... sur le transport de marchandises<sup>22</sup>, seules les dispositions du code des obligations en matière de droit des contrats sont applicables.

<sup>19</sup> RS 172.021

<sup>20</sup> RS 273

<sup>21</sup> RS 220

<sup>22</sup> RS ...

*Art. 62* Délimitation de l'infrastructure

<sup>1</sup> L'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment:

- a. les voies;
- b. les installations d'alimentation en courant, notamment les sous-stations et les redresseurs de courant;
- c. les installations de sécurité;
- d. les installations d'accueil;
- e. les gares de triage ainsi que les installations de réception et de formation des trains;
- f. les installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises (voies de débord);
- g. les véhicules moteurs de manœuvre dans les gares de triage;
- h. les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à g.

<sup>2</sup> L'infrastructure peut également comprendre les constructions, les installations et les équipements liés à l'exploitation de l'infrastructure mais qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau. Il s'agit notamment:

- a. des installations destinées à l'entretien journalier du matériel roulant;
- b. des centrales électriques et des lignes de transport;
- c. des installations de vente;
- d. des locaux des entreprises accessoires;
- e. des locaux de service des entreprises de transports ferroviaires;
- f. des logements de fonction;
- g. des grues et des autres engins de transbordement dans les voies de débord;
- h. des installations de transbordement pour le transport des marchandises, y compris les voies de grue et de chargement.

<sup>3</sup> Font partie des chemins de fer au sens de la présente loi, mais pas de l'infrastructure:

- a. les installations de voie et les bâtiments destinés à l'entretien du matériel roulant (installations d'entretien, ateliers);
- b. les installations de voies et les bâtiments destinés au dépôt prolongé de matériel roulant (installations de garage);
- c. les installations de voie sur les chantiers ferroviaires ou servant d'accès à ces chantiers (voies industrielles).

<sup>4</sup> La fourniture des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs ne fait pas non plus partie de l'infrastructure.

#### **4. Loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux<sup>23</sup>**

*Art. 3, al. 1*

<sup>1</sup> 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 longues distances et dans les secteurs connexes. Ils peuvent aussi fournir des prestations dans le trafic marchandises.

*Art. 8, al. 6*

<sup>6</sup> L'abandon ou une réduction importante de l'offre en matière de trafic par wagons complets isolés requiert l'approbation de l'assemblée générale.

<sup>23</sup> RS 742.31

