



Rapport explicatif

Ordonnances du projet de législation concernant le trafic marchandises

**Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du
transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMA)**

**Ordonnance sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin
de fer et de navigation (ordonnance sur le transport de marchandises, OTM)**

Ordonnance sur les voies de raccordement (OVR)

Modifications prévues au 1^{er} janvier 2010

Modifications et commentaire

I Situation initiale

Dans le cadre du projet de législation concernant le trafic marchandises (FF 2007 4147), les Chambres fédérales ont, le 19 décembre 2008, approuvé les actes normatifs suivants:

- loi fédérale visant à transférer de la route vers le rail le trafic marchandises traversant les Alpes (loi sur le transfert du trafic marchandises, LTTM);
- arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes;
- arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes;
- arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises sur les lignes à voie étroite;
- loi fédérale sur les modifications du droit des transports;
- loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM).

Du fait de la promulgation ou de la révision de ces actes normatifs, les ordonnances concernées doivent également être adaptées.

La loi sur le transfert du trafic marchandises (LTTM) vise principalement à ancrer dans la législation l'objectif de transfert pour le trafic marchandises lourd à travers les Alpes. Cet objectif est clairement défini à 650 000 courses annuelles au maximum (art. 3, al. 1, LTTM); le délai imparti pour l'atteindre est lui aussi stipulé et ne nécessite donc pas d'être précisé dans une ordonnance: il expire au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du St-Gothard (art. 3, al. 2, LTTM). Le mandat donné au Conseil fédéral de négocier une bourse du transit alpin est par ailleurs clairement formulé dans la loi et ne requiert aucune précision en l'état actuel des choses.

Le présent rapport formule des propositions concernant la refonte de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (ordonnance sur la promotion du trafic combiné, OTC)¹, la refonte de l'ordonnance sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer et de navigation (OTM)² et la révision partielle de l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR)³.

Les propositions de modification portant sur d'autres ordonnances (notamment l'adaptation de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire⁴ par suite de la modification de l'article 9b LCdF et la réorganisation des tâches des autorités en ce qui concerne le droit des marchandises dangereuses⁵) feront l'objet d'un rapport ad hoc à une date ultérieure.

II Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMA)⁶

1. Généralités

Cette ordonnance a pour objet la promotion, par le biais de contributions fédérales, du transport de marchandises par le rail. Il convient en l'espèce d'élargir le champ d'application du trafic combiné – et, par la même occasion, le nom de l'actuelle ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur (ordonnance sur le trafic combiné, OTC) – car le législateur entend promouvoir également, sur la base du projet de législation sur le trafic marchandises, le trafic par wagons complets et le trafic sur voies étroites.

L'ordonnance est en outre révisée à la lumière des adaptations apportées par le projet de RévTP à l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités)⁷.

Enfin, diverses précisions sont proposées dans les domaines des contributions de la Confédération aux investissements et des indemnités d'exploitation. Elles reflètent largement la pratique actuelle au niveau de l'ordonnance.

¹ RS 742.149

² RS.....

³ RS 742.141.51

⁴ RS 742.122

⁵ Il s'agit surtout en l'espèce de transposer la directive européenne relative aux équipements sous pression transportables (TPED).

⁶ Refonte de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (ordonnance sur la promotion du trafic combiné, OTC), RS 742.149

⁷ RS 742.101.1

2. Notes explicatives sur les dispositions

Seules les modifications sont commentées ici. Les dispositions de l'OTC qui restent inchangées et celles qui font l'objet de simples adaptations linguistiques ne sont pas citées ci-après.

Titre de l'ordonnance et préambule

L'actuelle ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés repose sur les articles 21, 22 et 28 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire.

Le projet de législation concernant le trafic marchandises a institué de nouvelles bases légales en matière de promotion du trafic marchandises à travers les Alpes (article 8 de la loi sur le transfert du trafic marchandises) et du trafic marchandises national (article 4 de la loi fédérale sur le transport de marchandises). Les articles 8 LTTM et 4 LTM sont par conséquent visés dans le préambule. Par ailleurs, le titre est étendu à la promotion de l'ensemble du trafic marchandises (ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés), ce qui correspond au champ d'application de l'ordonnance, qui couvre notamment la promotion du trafic par wagons complets isolés.

L'ordonnance continue à régir le transport de véhicules à moteur accompagnés (chargement d'automobiles), bien que ce type de transport ne relève pas du trafic marchandises. Le chargement d'automobiles relève en effet plutôt du transfert du trafic voyageurs de la route vers le rail.

Art. 2 let. b Définitions

L'article 1, alinéa 3, de l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes met l'accent sur le trafic combiné non accompagné, sur le trafic par wagons complets et sur l'encouragement de solutions novatrices dans la chaîne de transfert.

A la lettre b, le trafic par wagons complets est défini comme étant du transport ferroviaire de marchandises en wagons complets isolés ou en rames avec au moins un mouvement de manœuvre. Cette définition exclut le transport par trains complets, conformément à la volonté du législateur. En effet, le transport par trains complets (c'est-à-dire le transport de rames du lieu de chargement au lieu de destination sans remaniement intermédiaire ni mouvement de manœuvre des wagons) est aujourd'hui généralement rentable et ne se trouve pas en concurrence marquée avec la route.

En revanche, l'expression «encouragement de solutions novatrices dans la chaîne de transfert» se doit d'être ouverte et sa portée n'est dès lors pas définie de manière précise (pour le moment).

Section 2: contributions d'investissement pour le trafic combiné

Art. 4 al. 1 let. a Conditions préalables

a. la construction, l'acquisition, le renouvellement *ou l'extension* d'ouvrages, d'installations et d'équipements servant au transbordement entre les moyens de transport;

Selon l'ordonnance en vigueur, les contributions peuvent être versées pour la construction, l'acquisition ou le renouvellement d'installations et d'équipements. Dans la pratique, il est

fréquent qu'une installation existante soit aménagée. Les aménagements au sens d'extensions de capacités sont actuellement englobés dans le terme «construction» et bénéficient ainsi de contributions d'encouragement. Par souci de transparence, la précision «ou l'extension» est ajoutée. Pour pouvoir prétendre à une contribution de la Confédération, l'extension de l'installation ou des équipements doit, comme jusqu'à présent, accroître réellement la capacité de l'installation de transbordement.

Le terme «ouvrages» est introduit afin de préciser que certains ouvrages (qu'il s'agisse de bâtiments ou, par exemple, d'installations de chargement/déchargement) font partie intégrante des installations de transbordement pour le trafic combiné.

Art. 4 al. 1 let. d

d. d'autres investissements qui facilitent et favorisent *notablement* l'utilisation du trafic combiné.

Pour des raisons liées à la politique en matière de transports et d'environnement, la Confédération alloue des contributions d'investissement ou d'exploitation afin de promouvoir le trafic combiné (articles 21 et 22 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire, RS 725.116.2).

Tous les projets doivent tenir compte de cette prescription légale. La formulation actuelle, qui stipule que des contributions peuvent être versées pour «les autres investissements qui facilitent et favorisent l'utilisation du trafic combiné» est complétée par l'ajout de l'adverbe «*notablement*». Cette précision permet de garantir, au niveau de l'ordonnance également, que seules les demandes contribuant de manière effective et prioritaire à la promotion du trafic combiné, et donc à l'atteinte des objectifs de la Suisse en matière de politique des transports, puissent bénéficier des contributions fédérales ad hoc.

Le terme choisi est toutefois assez vague pour permettre la prise de décisions au cas par cas.

Art. 4 al. 3 let. a

Il va de soi que le requérant doit participer au projet avec ses propres ressources. Dans la pratique actuelle, il est d'ailleurs tenu d'engager une part de fonds propres pour financer son projet d'investissement. Le nouvel alinéa entérine cette pratique.

Cette part de fonds propres obligatoire accroît le risque financier supporté par le requérant, qui est par conséquent incité à planifier son projet aussi précisément que possible. Elle empêche par ailleurs le surdimensionnement de projets d'investissement. La fixation du montant de fonds propres constitue en outre pour l'OFT un instrument très utile pour la gestion des contributions d'investissement.

Art. 8 al. 2 Contributions et prêts

L'actuel article 7, alinéa 2, OTC, en vertu duquel seuls les prêts octroyés pour des infrastructures situées à l'étranger et les installations qui en font partie doivent être garantis par des gages fonciers, est étendu aux ouvrages, installations et équipements situés en Suisse.

Il est dans l'intérêt de la Confédération que les prêts octroyés à l'aide des deniers publics soient systématiquement remboursés. Cela suppose d'exiger des sûretés à hauteur du risque encouru, raison pour laquelle les prêts accordés par la Confédération à titre de contribution d'investissement ne sont, dans le cadre de cette ordonnance, octroyés et versés qu'en contrepartie des sûretés correspondantes.

Pour refléter la pratique actuelle et garantir une égalité de traitement au niveau des prêts accordés pour des équipements en Suisse et à l'étranger, la nouvelle formulation requiert des gages fonciers ou des garanties bancaires pour tous les prêts.

A côté des gages fonciers, les garanties bancaires prennent une importance croissante, d'où le choix laissé entre ces deux types de sûreté. Le terme «garantie bancaire» est également utilisé à l'article 49 de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC)⁸ et est repris tel quel dans l'OPTMA, qui ne renvoie toutefois pas intégralement à l'article 49 OFC car les autres sûretés qui y sont énumérées (polices d'assurance-vie, obligations libellées en francs) ne sont pas applicables aux prêts régis par l'OPTMA.

Art. 8 al. 3

Après examen et évaluation de la demande et en tenant compte des moyens financiers dont dispose la Confédération, l'OFT détermine les montants des contributions et leur répartition entre contributions à fonds perdu et prêts selon des critères de politique des transports et environnementale. Cet alinéa est repris, par analogie, de l'actuel article 6, alinéa 3, OTC et décrit simplement l'état de la pratique.

Art. 11 al. 1 Remboursement

Les prêts sont, en règle générale, remboursés dans un délai de 20 ans. Le délai de 20 ans s'appliquant également à d'autres catégories d'immobilisations, la restriction aux véhicules ferroviaires est supprimée. L'expression «en règle générale» est conservée car, dans certains cas, un délai plus court doit être fixé.

Section 3: contributions d'exploitation au trafic combiné et au trafic par wagons complets isolés

Le trafic par wagons complets isolés est ajouté au trafic combiné car, conformément à l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes, ce type de transport est également à promouvoir, même si le trafic combiné non accompagné reste au premier plan (art. 1, al. 3). L'objectif de ce plafond de dépenses est clairement énoncé: catalyser un gain d'efficacité au niveau du trafic ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes ainsi qu'une *augmentation de la part du rail*, principalement dans le trafic marchandises national («répartition modale»). En ce qui concerne les commandes de la Confédération dans le trafic par wagons complets isolés, le critère relatif à un transfert réel et durable du trafic doit être prépondérant lors de l'évaluation d'un projet. Les offres doivent spécifier que la promotion est indispensable à un transfert de la route au rail. La promotion n'a pas vocation à soutenir financièrement des offres existantes de trafic par wagons complets issues de décisions prises de manière autonome par des entreprises car cela serait contraire à l'objectif de gain d'efficacité et cela entraînerait uniquement une amélioration des résultats financiers des ETF.

Art. 12 al. 1 et 2 Principes

Selon le principe formulé par la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions, RS 616.1), ne sont prises en compte que les dépenses effectivement supportées et pour autant qu'elles aient été absolument nécessaires à un accomplissement approprié de la tâche (art. 14, al.1).

C'est sur ce principe qui s'appuie la pratique actuelle en matière d'indemnités d'exploitation dans le trafic combiné. Si la convention entre l'OFT et les entreprises de chemin de fer ou

⁸ RS 611.01

des tiers est conclue sur la base de comptes prévisionnels (nombre prévu de trains et d'envois, coûts et recettes prévus), le décompte repose quant à lui sur les prestations effectivement fournies.

L'alinéa 1 est donc complété par «et qui ont été effectivement fournies».

Art. 12 al. 2

Cet alinéa reprend la teneur de l'article 10, al. 4, OIPAF.

Art. 13 Procédure de commande

En vertu de l'actuel article 12 OTC, la procédure de commande pour les contributions d'exploitation dans le trafic combiné et le transport de véhicules à moteur accompagnés est soumise à l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités. Cette dernière ne régissant désormais plus que le trafic des voyageurs, les dispositions applicables doivent être intégrées à l'OPTMA.

L'Office fédéral des transports (OFT) fixe les délais de chaque phase de la procédure de commande ainsi que les taux d'indemnisation maxima et les communique aux entreprises ferroviaires et aux tiers. L'OFT décide de la répartition annuelle des moyens à disposition pour le trafic ne traversant pas les Alpes conformément au plafond de dépenses.

Art. 13 al. 2

L'offre CR (transport de véhicules lourds accompagnés), du fait des investissements qu'elle implique (matériel roulant et terminaux spécifiques) et de l'absence de marché de l'occasion pour le matériel, requiert un horizon de planification plus éloigné que celui considéré pour le reste du trafic combiné et pour le trafic par wagons complets isolés. L'OFT peut par conséquent fixer une période pluriannuelle pour la procédure d'offre et de commande de CR et conclure des contrats cadre à long terme.

Art. 14 Offre

Selon l'article 18 OIPAF, la description du projet de l'offre comprend, pour les prestations du trafic marchandises, le genre, la densité et les heures de desserte.

L'OPTMA étant appelée à ne régir que les prestations de transport de marchandises⁹, la notion du temps de desserte est donc formulée par la périphrase «indications sur la qualité, telles que le temps de transport et la ponctualité», qui est plus concrète pour le trafic marchandises. Le temps de transport et la ponctualité sont à l'heure actuelle les objectifs mesurables les plus importants en matière de qualité. En introduisant une énumération par «telles que», il est possible de tenir compte de cas d'espèce et, le cas échéant, d'intégrer d'autres critères. Cela confère une certaine souplesse qui permettra de suivre l'évolution des besoins de la clientèle en ajoutant ultérieurement de nouveaux critères qualitatifs dans le projet d'offre.

L'OFT fait savoir quelles sont les indications à fournir par les prestataires dans le cadre de la procédure d'offre. Dans cet alinéa, l'énumération des composantes de l'offre n'est pas exhaustive. Cela correspond à la pratique actuelle. Dans le même temps, cette formulation non exhaustive laisse la possibilité de demander d'autres renseignements.

Pour le trafic combiné accompagné et non accompagné à travers les Alpes, pour le trafic combiné ne traversant pas les Alpes et pour le trafic par wagons complets isolés, il est possible de recourir à des procédures d'offre séparées ou à des procédures aux exigences différentes.

⁹ Hormis le transport de véhicules à moteur accompagnés (chargement d'automobiles), cf. art. 18.

Art. 14 al. 4

Au sens de la présente ordonnance, les fonds alloués pour promouvoir le trafic marchandises proviennent du plafond de dépenses de la Confédération. Il est toutefois également possible que des cantons commandent et indemnisent certaines prestations de transport, comme cela se pratique en matière de trafic marchandises sur voie étroite. Cet alinéa impose aux bénéficiaires de signaler dans leur offre les transports qui sont également commandés par le canton et d'indiquer le montant de la subvention cantonale correspondante. Cette disposition vise à assurer la transparence quant aux éventuels montants/subventions complémentaires.

Art. 15 Mise au concours pour le transport de véhicules lourds accompagnés

L'actuelle convention-cadre décennale avec RAlpin est entrée en vigueur le 11 juin 2001 et expirera le 10 juin 2011. Dans le message sur le projet de législation concernant le trafic marchandises (FF 2007 4228), le Conseil fédéral a annoncé qu'un appel d'offres serait lancé au plus tard en 2009.

L'article 2, alinéa 2, de l'OTC en vigueur renvoie à l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités¹⁰. Ce renvoi est supprimé. Aujourd'hui, l'article 15 de l'ordonnance sur les indemnités donne la possibilité de mettre au concours l'offre de chaussée roulante. Cette disposition est directement reprise dans l'OPTMA pour les futurs appels d'offres de la chaussée roulante. La base légale autorisant la mise au concours des mandats est ainsi toujours présente au niveau de l'ordonnance. Ces appels d'offres peuvent avoir un caractère exclusif.

Art. 16 Convention

La convention d'offre est décrite dans l'actuel article 20 OIPAF. Cette disposition est reprise et complétée par des formulations applicables au trafic marchandises.

Art. 17 al. 1 Tenue des comptes et communication des chiffres

Le renvoi à l'ordonnance sur les indemnités figurant dans l'article 11, al. 3, OTC est supprimé.

L'article 24, alinéa 1, de l'ordonnance sur les indemnités (compte des coûts d'exploitation et compte des prestations) renvoie à l'ordonnance du DETEC du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (ORCO)¹¹. En vertu de l'article 1, alinéa 2, lettre c, de l'ORCO, le chapitre 4 (compte des coûts d'exploitation et compte des prestations) s'applique aux entreprises ferroviaires et aux tiers qui bénéficient de contributions d'exploitation en vertu de l'OTC.

Il est défini dans la convention d'offre dans quelle mesure les dispositions de l'ORCO doivent être mises en œuvre, pour autant qu'elles soient applicables. C'est pourquoi le renvoi direct à l'ORCO est repris dans cet alinéa.

Art. 17 al. 2 et 3

Pour le décompte final des indemnités, les entreprises au bénéfice d'une indemnisation communiquent à l'OFT les indications sur les prestations fournies et sur la qualité.

¹⁰ RS 742.101.1

¹¹ RS 742.221

Prestations

Ce terme désigne notamment les volumes effectivement transportés et les trains qui ont circulé pour les relations commandées et pour les produits.

Qualité

Une bonne qualité du trafic marchandises acheminé par le rail est fondamentale pour la politique de transfert. Afin de garantir le respect des exigences qualitatives, un instrument facultatif permettant une réduction des subventions est instauré (disposition potestative). Ce mécanisme est conforme aux principes généraux de la loi sur les subventions, dont l'article 28, al. 2, stipule que si la tâche confiée n'est pas accomplie de manière satisfaisante, l'autorité compétente réduit l'aide financière de manière appropriée ou exige la restitution d'une partie de cette somme, grevée d'un intérêt annuel de 5% à compter du jour du paiement.

Le projet d'offre fait partie intégrante de l'offre au sens de l'article 14; il comporte également des indications de qualité telles que le temps de transport et la ponctualité.

Le nouvel article 17, alinéa 3, instaure la possibilité de réduire l'indemnité à condition toutefois que les exigences qualitatives n'aient à plusieurs reprises pas été respectées. Cette disposition vise principalement à amener le destinataire de l'indemnité à mettre en place un système de gestion de la qualité. Lors du calcul de l'indemnité, il est tenu compte du fait que certaines exigences qualitatives ne peuvent jamais être intégralement satisfaites, surtout en ce qui concerne les transports internationaux, où la garantie d'un bon niveau de qualité requiert une étroite collaboration entre plusieurs partenaires.

Section 4: contributions d'investissement et d'exploitation au transport de véhicules à moteur accompagnés

Art. 18 Véhicules à moteur accompagnés

L'actuelle ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités, OIPAF)¹² fait l'objet de modifications dans le cadre de la RévTP et ne s'applique plus qu'au trafic des voyageurs. Le renvoi à l'OIPAF figurant dans l'OTC est par conséquent supprimé. Un article et une section propres au transport de véhicules à moteur accompagnés (chargement d'automobiles) sont introduits car ces activités sont régies par les dispositions du trafic des voyageurs et, partant, par l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV), qui n'a pas encore été promulguée.

Art. 20 Contribution fédérale à la réduction du prix du sillon

Remarque dans le cadre de la consultation:

La date d'entrée en vigueur de cet article dépendra de la rapidité avec laquelle pourra être menée la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire. L'objectif est d'appliquer la réduction du prix du sillon dès le 1^{er} janvier 2010, et donc de supprimer cet article (hors durée de validité de l'actuel art. 13 OTC).

Dans le cas contraire, la contribution fédérale à la réduction du prix du sillon ne pourra plus être versée que jusqu'au 31 décembre 2010.

¹²

III Ordonnance sur le transport de marchandises (OTM)

1. Généralités

Depuis la promulgation de l'ordonnance du 5 novembre 1986 sur le transport public (OTP), qui est à présent abrogée et remplacée par l'OTM, la situation a fondamentalement changé sur trois plans:

- La base matérielle de l'ordonnance ne réside plus dans une loi fédérale laissant une marge de réglementation, mais dans une vaste convention multilatérale énonçant non seulement des principes mais aussi des dispositions détaillées. Il n'est dès lors plus nécessaire d'édicter des dispositions d'exécution détaillées, mais seulement les dérogations et compléments apparaissant comme pertinents pour la Suisse.
- L'une des principales nouveautés apportées par la LTM est la suppression de l'obligation de transporter. Il n'est par conséquent plus nécessaire d'édicter des dispositions autorisant les entreprises à refuser le transport de certaines marchandises ou à ne l'accepter que sous certaines conditions. Grâce à la liberté de contrat qui leur est garantie, elles sont désormais libres de décider si et à quelles conditions elles acceptent d'acheminer des marchandises données. *Cela influe directement sur la teneur de l'ancien art. 18 OTP (marchandises exclues du transport).*
- Le transport de voyageurs et celui de marchandises sont désormais régis par des actes normatifs distincts. A la différence de l'OTP, l'OTM ne concerne en effet que le trafic marchandises. Quant au chapitre premier de l'OTP (trafic des voyageurs et des bagages), il fait à présent l'objet d'une ordonnance ad hoc.

2. Notes explicatives sur les dispositions

Les marchandises dangereuses feront également l'objet de dispositions ad hoc. Celles-ci sont toutefois en cours d'élaboration et ne pourront être présentées qu'ultérieurement.

Art. 1, al. 1 à 3 Délais de livraison

Du fait de la suppression de l'obligation de transporter, la liberté de contrat est désormais de mise, d'où la nécessité de prévoir par voie d'ordonnance des règles dispositives concernant les délais de livraison. Tel est précisément l'objet de l'alinéa 1.

Les distances plus faibles qui caractérisent le trafic national justifient des délais plus courts que ceux prévus par le CIM (Règles uniformes concernant le **contrat de transport international ferroviaire des marchandises**). Les délais prescrits par l'art. 26 OTP ont donc été repris. D'autres dérogations au CIM existent dans la mesure où le CIM (art. 16) opère une distinction entre les wagons complets et les envois de détail ainsi qu'entre le délai d'expédition et le délai de transport. Il en résulte un délai de 36 heures pour les wagons complets, contre 48 heures pour les marchandises de détail. La solution proposée vise à définir dans le droit suisse des délais de livraison plus courts pour les distances plus faibles, qu'il s'agisse des messageries ou des marchandises.

Alinéa 4

Dans les dispositions en vigueur déjà, la teneur de cet alinéa n'est importante que pour la suspension du délai de livraison (art. 27 al. 2 OTP). Bien que la suspension du délai de livraison soit à présent régie par l'art. 16 § 4 CIM, il reste nécessaire de préciser quels jours sont considérés comme des jours fériés en Suisse. En la matière, les jours fériés cantonaux ne seront à l'avenir plus énumérés un à un dans l'annexe de l'ordonnance mais considérés en bloc comme des jours fériés au sens de l'OTM.

Art. 2 Prescription

Dans le cadre de la CIM (art. 48), le délai de prescription est en principe d'un an, exception faite de quatre cas où il est porté à deux ans. La LTP en vigueur prévoit un délai unique d'un an (art. 46, al. 1, LTP). La loi sur le transport de voyageurs telle qu'elle est prévue dans le cadre de la RévTP ne prévoit elle aussi qu'un délai de prescription d'un an (art. 55 du projet de LTV). Au nom de la continuité et de l'uniformité de l'ordre juridique, l'OTM ne doit pas déroger à ce délai de prescription d'un an.

Les dispositions relatives à la suspension du délai de prescription, qui étaient auparavant énoncées à l'art. 46, al. 2, LTP, sont superflues car la CIM instaure la même règle (art. 48 § 3).

Art. 3 Objets trouvés

En matière de trafic marchandises, il est également nécessaire d'édicter une règle en la matière, même si elle s'applique bien moins souvent que dans le trafic des voyageurs. Les prescriptions de l'art. 42 OTP sont reprises telles quelles.

IV Ordonnance sur les voies de raccordement (OVR)

1. Généralités

La Confédération consacre actuellement quelque 20 millions de francs à la promotion des voies de raccordement privées afin de permettre une desserte de base jusqu'au lieu de chargement. La présente révision propose un certain nombre d'adaptations visant à renforcer l'efficacité des subventions.

Sur la base des articles modifiés 12 et 17 de la loi sur les voies de raccordement ferroviaires, les nouveaux articles 2 et 2a OVR sur les dispositions de sécurité et sur l'activité de surveillance sont proposés.

2. Notes explicatives sur les dispositions

Définitions

Gestionnaire d'infrastructure / entreprise de transport ferroviaire

Dans le cadre de la révision, le terme «chemin de fer», défini à l'art. 2 let. e de la loi en vigueur sur les voies de raccordement, a été remplacé par:

- gestionnaire d'infrastructure (let. e): une entreprise ferroviaire au bénéfice d'une concession d'infrastructure au sens de l'article 5 de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF);
- entreprise de transport ferroviaire (let. e^{bis}): une entreprise ferroviaire au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation au sens des articles 4-6 de la loi du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs ou d'une autorisation au sens de l'article 9 LCdF.

Ces termes sont adaptés en conséquence dans l'ordonnance sur les voies de raccordement aux articles 3, 6, 8 al. 2, 11, 12, 15 al. 3, 22 al. 2, 23 al. 4.

OFT

Dans la loi sur les voies de raccordement, le terme «autorité de surveillance» fait l'objet d'une modification linguistique et est remplacé par «OFT» aux articles 18 et 20. Cette même adaptation est faite dans l'ordonnance sur les voies de raccordement aux articles 8 al. 1, 2, 3, 10 al. 1 et 11.

Voie de chargement

Conformément à l'article 2 let. i de la loi sur les voies de raccordement, le terme «voie de chargement» est supprimé car ce type de voie n'est pas évoqué dans la loi et a grandement perdu de son importance dans la pratique. La même adaptation est faite dans l'ordonnance sur les voies de raccordement aux articles 15 et 18 al. 1 let. d.

Art. 2 Dispositions de sécurité

Les dispositions de sécurité prévues par la législation sur les chemins de fer et les installations électriques des chemins de fer sont énoncées dans les actes normatifs suivants:

- loi sur les chemins de fer (LCdF)
- ordonnance sur les chemins de fer (OCF)¹³
- ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (OIEC)¹⁴
- dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)¹⁵

¹³ RS 742.141.1

¹⁴ RS 734.42

¹⁵ RS 742.141.11

- dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (DE-OIEC)¹⁶
- ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)¹⁷
- chemins de fer suisses - prescriptions de circulation des trains (PCT) du 5 novembre 2007 (R 300.1-.15)¹⁸
- prescriptions de l'Office fédéral des transports concernant la promulgation des règles de circulation des trains et des prescriptions d'exploitation (PPRP)¹⁹

En vertu de l'alinéa 2, le DETEC est tenu d'examiner si des dérogations aux dispositions de l'alinéa 1 sont nécessaires. Ces dérogations doivent tenir compte des caractéristiques propres aux voies de raccordement. En la matière, des allègements ou des durcissements peuvent être décidés.

Art. 11 Instructions de service

Adaptation linguistique.

Art. 14 al. 2 Conditions d'octroi des aides financières

Selon l'article 14 al. 2 let. a de l'ordonnance en vigueur, 7500 tonnes (poids net) ou 450 wagons sont requis pour les raccordements de gares transbordant au moins 20 000 tonnes au total par an. Si le tonnage annuel de transbordement de 20 000 tonnes n'est *pas* atteint (ainsi que pour les raccordements autorisés exceptionnellement en pleine voie), le volume de transport minimal est fixé à 12 000 tonnes ou 720 wagons (let. b).

Afin de simplifier la procédure et de renforcer l'efficacité des subventions, il convient d'harmoniser ces quantités minimales. Les lettres a et b sont par conséquent supprimées et seule les quantités énoncées à l'actuelle lettre b, à savoir 12 000 t et 720 wagons, sont reprises dans l'alinéa 2.

La quantité fixée précédemment (7500 tonnes ou 450 wagons) était trop faible et donc peu pertinente en tant que critère d'octroi. Pour la majorité des requérants, le relèvement de 7500 à 12 000 tonnes ou de 450 à 720 wagons ne produit aucune incidence. Sur les huit dernières années, seules 13 des quelque 300 demandes soumises (soit 4,5%) auraient ainsi dû être rejetées.

Art. 15 al. 1 Montant des aides financières

En vertu de l'article 15 al. 1 de l'ordonnance en vigueur, les aides financières couvrent, pour les voies-mères, au minimum 50% et au maximum 60% des coûts imputables (let. a) et, pour les voies de liaison et de chargement, entre 40 et 50% des coûts imputables. Dans des cas exceptionnels, notamment lorsque la construction de la voie entraîne des adaptations particulièrement onéreuses du réseau ferroviaire, l'OFT peut augmenter l'aide financière pour la porter à 60% au plus des coûts imputables (let. b).

Les aides financières couvrent désormais uniformément entre 40 et 60% des coûts imputables. En plus d'accroître la transparence, cette nouvelle marge récompense les requérants qui transfèrent d'importants tonnages sur le rail. Renoncer à distinguer entre les voies-mères et les voies de liaison permet en outre de simplifier la procédure.

¹⁶ Pas de numéro RS; le texte n'est pas publié dans le recueil du droit fédéral. Des exemplaires peuvent être demandés auprès de l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL), 3003 Berne.

¹⁷ RS 742.141.142.1

¹⁸ RS 742.173.001

¹⁹ RS 742.170

Dans le même temps, l'article définit la contribution maximale aux coûts imputables accordée par la Confédération en stipulant que la contribution fédérale n'excède pas 30 francs par tonne transbordée annuellement (le calcul repose sur l'estimation de la quantité transportée annuellement pour les 5 premières années telle qu'elle est indiquée dans la demande) ou 4400 francs par mètre de voie.

La différenciation entre les voies-mères et les voies de liaison est aussi abandonnée pour ce qui est du calcul de l'efficacité minimale. La différenciation en fonction du tonnage pour les voies de liaison et l'instauration d'une limite supérieure par mètre de voie permettent en outre de prendre en considération les voies-mères situées dans des communes où il n'est pas possible, lors de la planification ou de la réalisation, de prévoir le nombre de raccordés et de tonnes transbordées.

Cette nouvelle prescription introduit une limitation adéquate de la contribution fédérale. Dans le cas de projets de voie de raccordement trop dispendieux en regard des volumes transportés, la contribution fédérale par tonne transbordée est plafonnée. Cela réduit le montant de la contribution fédérale pour les demandes concrètes tout en incitant à pratiquer une planification rationnelle ou à redimensionner certains projets.

Dans l'étude «Evaluation der Förderung von Anschlussgleisen» (évaluation de la promotion des VR) du 30 mars 2005²⁰, planconsult et RappTrans ont calculé, sur la base des demandes soumises ces dernières années, le montant correspondant, c'est-à-dire l'efficacité minimale à atteindre. Si l'on considère les constructions et les extensions décidées ces 6 dernières années, la méthode d'efficacité minimale proposée se serait appliquée dans 13 cas (soit 15% des demandes). Au total, les contributions fédérales auraient ainsi pu être réduites d'un montant en millions à deux chiffres.

Alinéa 2

Pour la fixation du taux du montant de l'aide, l'OFT prend en considération le volume de transport annuel prévu ou le nombre prévu de wagons complets et le montant des coûts imputables.

La distinction entre les voies-mères et les voies de liaison étant supprimée à l'alinéa 1, l'alinéa 2 doit être reformulé en conséquence. Il reprend en grande partie la réglementation en vigueur: le taux du montant de l'aide est fixé d'après le volume de transport ou le nombre de wagons acheminés par la voie de raccordement. En revanche, qu'il y ait par exemple deux gros chargeurs ou plusieurs petits chargeurs raccordés à la voie-mère ne joue aucun rôle. Le critère relatif au nombre présumé de raccordés ne sera à l'avenir plus appliqué qu'aux demandes de communes pour lesquelles la participation propre ne fait face à aucune recette directe.

L'analyse des demandes soumises ces 10 dernières années montre que les incidences financières de cette nouvelle disposition sont raisonnables. Si la nouvelle marge de 40 à 60% des coûts imputables avait été appliquée aux projets concernés, les contributions fédérales auraient augmenté d'environ 520 000 francs, répartis sur 10 ans.

Alinéa 4

Le montant minimal est ramené de 50 000 à 30 000 francs. Cette disposition est ainsi alignée sur l'article 6, al. 2, de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LuMin)²¹ et sur l'article 4, al. 4, OTC.

²⁰ <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html?lang=de>

²¹ RS 725.116.2

Grâce à la baisse de la subvention minimale, il sera possible de soutenir de petits projets qui, bien qu'allant dans le sens de la politique de transfert, ne bénéficiaient jusqu'ici d'aucune aide. En ce qui concerne le financement des voies de raccordement, il est dans l'intérêt de la politique suisse des transports que la Confédération puisse également s'associer à des projets d'investissement plus «modestes».

Art. 16 al. 2 Coûts imputables

L'alinéa 2 de l'ordonnance en vigueur, qui stipule que **seule la moitié** des coûts imputables est prise en considération lors du renouvellement de voies existantes, est abrogé.

Dans le cadre du présent projet d'ordonnance, le relèvement du volume minimal de transport (article 14, al. 2, OVR) et le plafonnement de la contribution fédérale maximale par tonne / par mètre de voie (art. 15 al. 1) se traduisent par une plus grande efficacité des subventions et par des conditions à remplir plus strictes pour percevoir des contributions fédérales.

En contrepartie, une égalité de traitement est établie pour la rénovation des voies de raccordement. Le renouvellement des voies de raccordement garantit le maintien du réseau de voies de raccordement et contribue dès lors de manière décisive à l'atteinte des objectifs fixés par la Suisse en matière de politique des transports. Il est arrivé plus d'une fois que, du fait des prescriptions en vigueur, qui ne prennent en considération que la moitié des coûts imputables, la rénovation d'aiguilles de raccordement ou même de voies de raccordement entières ait été reportée, voire annulée. Ce qui, en plus de contribuer à l'érosion du système de voies de raccordement, n'est pas sans effet sur la sécurité du trafic ferroviaire: les aiguilles de raccordement servant d'interface avec l'infrastructure ferroviaire publique, ces incitations compromettent la sécurité sur la voie de raccordement, mais aussi la sécurité du réseau public. La disposition proposée permet d'éviter les incitations inadaptées en ce qui concerne la maintenance de voies de raccordement et instaure un standard moderne pour les voies de raccordement.

Alinéa 3 let. b

Correction d'une faute de frappe dans l'ordonnance en allemand: Gleiswagen est remplacé par Gleiswaagen.

Art. 18 al. 1 let. d Demande

Le «nombre présumé de raccordés» n'étant plus pertinent en vertu de l'article 15, al. 2, OVR, le document correspondant n'a plus à être fourni dans le dossier de demande.

Art. 19 al. 1 let. c Allocation des aides financières

Il s'agit ici seulement d'une adaptation de renvoi: en lieu et place de l'art. 16, l'alinéa doit renvoyer à l'art. 15 al. 2. De plus, le «nombre présumé de raccordés» au sens de l'article 15 alinéa 2 OVR n'étant plus pertinent, cette mention est supprimée.

Art. 23 Remboursement

La disposition régissant le remboursement de l'aide financière est précisée. Une distinction est opérée entre le remboursement intégral et le remboursement partiel ou proportionnel. Il y a remboursement intégral lorsqu'une voie de raccordement n'est pas utilisée ou lorsque le volume de transport minimal au sens de l'article 14 OVR n'est pas atteint. Un remboursement proportionnel est demandé lorsque le volume de transport fixé dans la décision d'allouer une contribution (conformément à la demande) n'est pas atteint dans les cinq ans ou lorsque la voie de raccordement n'est définitivement plus utilisée. En

complément à la formulation actuelle, lorsque le volume de transport estimé n'est pas atteint, un remboursement correspondant à la différence en pour cent par rapport à l'estimation est prévu, ce qui reflète la pratique actuelle.