



Office fédéral des transports, 20 octobre 2015

Modification des ordonnances relatives à la stratégie globale du transport de marchandises sur tout le territoire

Rapport explicatif en vue de l'audition

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



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

Table des matières

1.	Contexte.....	3
2.	Commentaires des différentes dispositions	6
2.1	Révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises.....	6
2.2	Modifications de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102).....	28
2.3	Modifications de l'ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)	28
2.4	Modification de l'ordonnance concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL ; RS 641.811)	29
2.5	Modification de l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622)	30
2.6	Modification de l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)	30
2.7	Ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4) ...	30



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

1. Contexte

Le 30 avril, le Conseil fédéral a approuvé le message relatif à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (14.036) à l'attention des Chambres fédérales, qui ont adopté le projet le 25 septembre 2015. Le projet prévoit une stratégie globale d'encouragement du fret ferroviaire sur tout le territoire. La révision totale de la loi sur le transport de marchandises a permis de réunir en un acte normatif la loi du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement (LVR ; RS 742.141.5) et l'« ancienne » loi du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises (LTM ; RS 742.41). Le projet implique aussi des modifications de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin ; RS 725.116.2), de la loi sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) et de la loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101).

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

Objet de l'audition

La révision totale de la LTM entraîne la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM), ce qui donne lieu à l'abrogation de l'ordonnance sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa ; RS 740.12) et de l'ordonnance sur les voies de raccordement (OVR ; 742.141.51) ; ces ordonnances sont désormais intégrées à la nouvelle OTM, tandis que les dispositions de l'ancienne OTM (RS 742.411) sont supprimées sans compensation, à l'exception de celles sur le transport de marchandises dangereuses.

Par ailleurs, les ordonnances suivantes subissent également des modifications dans le cadre de la présente audition : l'ordonnance sur les émoluments de l'OFT (RS 742.102), l'ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40), l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (RS 641.811), l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622), l'ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412) et l'ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4).



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

Aperçu des modifications d'ordonnances

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

	Ordonnance	Commentaire succinct	Chapitre
1	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa ; RS 740.12)	Révision totale ; les 3 anciennes ordonnances sont abrogées et leur contenu matériel est fusionné pour former la nouvelle OTM.	2.1
2	Ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR ; 742.141.51)		2.1
3	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de marchandises (OTM ; RS 742.411)		2.1
4	Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102)	Adaptation de la formulation, puisque l'OFT n'édicte plus de décisions d'allouer une contribution. Le montant des émoluments ne change pas.	2.2
5	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)	Adaptation du préambule et remplacement d'une expression dans toute l'ordonnance.	2.3
6	Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL ; RS 641.811)	L'AFD est l'autorité chargée de l'exécution de l'ORPL. Comme les adaptations liées à la stratégie globale concernant la promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire sont de nature politique, l'OFT les propose dans le présent cadre.	2.4
7	Ordonnance du 15 juin 2013 sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622)	Ces ordonnances concernent les marchandises dangereuses et sont toutes fondées sur l'ancienne	2.5



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

8	Ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)	LTM. Comme cette dernière fait l'objet d'une révision totale, il faut adapter le préambule des ordonnances ; quelques modifications matérielles sont également proposées.	2.6
9	Ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4)		2.7

Délimitation par rapport à une audition parallèle de l'OFT relative aux plans d'utilisation du réseau et à la stratégie d'utilisation du réseau

Le message sur la révision totale de la LTM prévoit, entre autres, des modifications de la loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101). A l'aide de nouveaux instruments (stratégie et plans d'utilisation du réseau), la Confédération veille à ce que les capacités disponibles du réseau ferroviaire soient utilisées et réparties à bon escient entre les groupes d'utilisateurs du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Cela implique d'adapter l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) et l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122).

Etant donné que ces modifications d'ordonnances concernent des milieux différents ou élargis (notamment les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport concessionnaires), une procédure d'audition séparée a lieu. Les deux dossiers devraient toutefois, dans la mesure du possible, être menés à bien parallèlement jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions.

Bases

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



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

2. Commentaires des différentes dispositions

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

Les principales modifications sur lesquelles porte la présente audition découlent de la révision totale de la LTM. Celle-ci inclut désormais des dispositions réglées jusqu'ici dans la loi sur les voies de raccordement. Les adaptations juridiques dans ce domaine sont concrétisées essentiellement dans l'OTM. Celle-ci, à l'instar de la LTM, fait l'objet d'une révision totale.

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

- Section 1 : Dispositions générales
- Section 2 : Contributions d'investissement
- Section 3 : Contributions d'exploitation
- Section 4 : Contributions d'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises
- Section 5 : Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés
- Section 6 : Accès au réseau, planification et construction de voies de raccordement
- Section 7 : Exploitation et maintenance des voies de raccordement
- Section 8 : Dérogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement
- Section 9 : Responsabilité concernant les voies de raccordement
- Section 10 : Surveillance des voies de raccordement
- Section 11 : Dispositions finales

Toutes les dispositions sont compatibles avec l'accord sur les transports terrestres CH-UE.



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

Section 1 : Dispositions générales

Art. 1 Objet

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

Art. 2 Définitions

Let. c.

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

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

On peut distinguer cinq catégories de voies :

- les voies faisant partie de l'infrastructure (art. 62, al. 1 et 2, LCdF) ;
- les voies qui ne font pas partie de l'infrastructure mais des chemins de fer (art. 62, al. 3, LCdF) ;
- les voies de raccordement ;
- les voies régies par la loi fédérale sur l'armée et l'administration militaire ;
- les autres voies qui relèvent de la compétence des cantons.

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

Contrairement à l'aiguille de protection, l'aiguille de raccordement est désormais attribuée à l'infrastructure ferroviaire (cf. art. 27, al. 2, LTM).

Art. 3 Transport de marchandises dangereuses

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



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

Section 2 : contributions d'investissement

Art. 4 Contributions et prêts

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

La valeur d'une installation à l'étranger est mesurée à l'aune de sa contribution à la réalisation de l'objectif de transfert, important pour la politique des transports et fixé dans la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM ; RS 740.1). Selon le résultat de l'évaluation, les moyens financiers sont alloués sous forme de prêts sans intérêts et remboursables, de contributions à fonds perdu ou à l'aide d'une combinaison de ces deux possibilités.

Al. 3

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

La nouvelle disposition ouvre également la possibilité d'exiger un gage immobilier ou une garantie bancaire également pour les contributions à fonds perdus. Elle renforce ainsi l'importance ou l'intérêt, pour la Confédération, de l'exploitation durable d'une installation. A l'étranger, seules les garanties établies par des banques classées AA ou plus sont acceptées, et le for juridique doit être à Berne.

Al. 4

Vu l'intégration particulière des installations portuaires dans l'infrastructure des transports – par rapport aux ITTC habituelles ou aux voies de raccordement – des réglementations spécifiques s'imposent. Dès lors, la construction d'installations portuaires destinées au transbordement de marchandises en transport combiné ne peut faire l'objet que de prêts sans intérêts et remboursables, ce qui s'écarte du principe visé à l'al. 1.

Au lieu d'être remboursés, les prêts de la Confédération peuvent être convertis en capital propre. Celle-ci deviendrait alors copropriétaire des Ports rhénans, ce qui tiendrait compte de l'importance nationale des infrastructures portuaires.



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

Art. 5 Conditions

Al. 1

Les quantités minimales à transborder sur une voie de raccordement afin d'obtenir une subvention correspondent aux prescriptions actuelles de l'OVR. Ces valeurs ont fait leurs preuves. Afin de garantir une sécurité de planification maximale, elles restent fixées au niveau de l'ordonnance.

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

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

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

Al. 2

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

Al. 3, 4

Les principes selon lesquels le requérant est tenu de contribuer à l'investissement par des fonds propres et d'assurer l'accès non discriminatoire au réseau sont issus des dispositions déjà en vigueur.



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

Par contre, une nouvelle disposition permet de s'écarter légèrement du principe de non-discrimination lorsqu'il s'agit de petits projets qui servent en règle générale à des processus logistiques internes à l'entreprise, ce qui entraîne toutefois une réduction de l'aide financière.

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

Al. 5

Les projets d'investissement dans des ITTC qui ont obtenu des contributions fédérales selon l'ancien droit lors de la construction ne peuvent être pris en compte que de manière restreinte lors de renouvellements. Les coûts de renouvellement sont en principe à la charge du propriétaire de l'ITTC. L'objectif n'est pas de subvenir, à l'aide des fonds fédéraux, à l'entretien courant des installations. Des fonds peuvent être alloués exceptionnellement si un renouvellement induit effectivement une augmentation des prestations.

Art. 6 Octroi de l'accès non discriminatoire

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

Les let. a à d fixent les règles de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations et de la publication. Ainsi, les obligations des propriétaires et des exploitants d'une installation sont clairement réglées en ce qui concerne les modalités et le dédommagement lié à toutes les installations cofinancées par la Confédération.

Art. 7 Coûts imputables

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



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

Al. 1

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

Al. 2

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

Al. 3

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

Al. 4

Cette réglementation correspond à la pratique actuelle. Il se peut que le requérant *doive* acquérir le terrain. C'est le cas, par exemple, pour la chaussée roulante, lorsqu'il faudra trouver de nouveaux emplacements pour les terminaux de l'axe du Saint-Gothard. L'imputabilité des coûts d'acquisition de terrain peut aussi être indiquée lorsqu'il s'agit d'éviter que des projets liés à l'achat de terrain soient défavorisés par rapport à des projets liés à un droit de superficie. La prise en charge des coûts d'acquisition ne doit toutefois pas générer de fausses incitations telles que la vente de biens-fonds d'une société-mère à une filiale. Dans un tel cas, l'acquisition de terrain ne serait pas imputable.

Al. 5

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



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

Art. 8 Calcul

Les montants maximaux des contributions sont fixés dans la LTM et sont répétés ici à des fins de transparence.

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

Al. 4

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

Art. 9 Ordre des priorités

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

Viennent ensuite les installations de triage et de transbordement considérées comme importantes dans la conception visée à l'art. 3 LTM et qui sont réalisées en concertation avec le développement de l'infrastructure ferroviaire. Suivent la construction et l'extension de voies de raccordement et des autres ITTC, tandis que les projets de renouvellement ont la dernière priorité.



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

Art. 10 Demande

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

Dans ce contexte, on fait la distinction entre les projets d'un volume d'investissement inférieur à 5 millions de francs (al. 3) et ceux d'un volume d'investissement supérieur à 5 millions de francs (al. 4). Ce chiffre désigne expressément le total de l'investissement, étant donné que le montant pris en charge par la Confédération ne peut être déterminé qu'après évaluation de la demande.

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

Art. 11 à 13 Allocation, Versement, Exigibilité

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

Art. 14 Remboursement

Al. 1, 2

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

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

La Confédération verse des aides financières afin que les transports soient effectués à long terme sur le rail. Il est dès lors indiqué de réclamer la restitution des moyens financiers si les installations ne sont plus utilisées. Contrairement à l'al. 1, qui règle les cas dans lesquels une installation n'est pas utilisée du tout au cours des 5 premières années, l'al. 2 porte sur l'abandon d'une installation après que celle-ci a été utilisée dans un premier temps.



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

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

Al. 3

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

Al. 4, 5

Anciennes dispositions.

Section 3 Contributions d'exploitation

Art. 15 Transport combiné à travers les Alpes

Al. 1 à 4, 6

Afin d'atteindre l'objectif de transfert demandé par la LTTM, la Confédération peut, sur la base de l'art. 8 LTTM, prendre des mesures de promotion et encourager à ce titre en premier lieu le transport combiné non accompagné sur de grandes distances. Le 19 juin 2014, le Parlement a augmenté le montant défini dans l'arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes (FF 2014 5259) et prolongé sa durée jusqu'à la fin de 2023.

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

Al. 5

La possibilité d'une durée pluriannuelle de l'offre de la chaussée roulante (trafic de camions accompagnés) est créée du fait de la situation particulière de cette offre sur le marché : elle nécessite un horizon de planification plus lointain que le reste du transport combiné ou par wagons complets isolés. Lors



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

d'investissements dans du matériel roulant spécial, il n'existe par exemple pas de marché des occasions permettant une utilisation ultérieure dudit matériel roulant.

Art. 16 Participation fédérale à la commande des cantons

Al. 1

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

Cette disposition définit les modalités de présentation des documents afférents à une demande. Le point crucial est l'existence d'une décision du canton concerné d'encourager financièrement le transport ferroviaire de marchandises.

Al. 2

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

Al. 3

Afin de satisfaire aux préférences des cantons, la durée de la convention peut être fixée à un ou deux ans, les conventions sur deux ans étant toujours placées sous la réserve de l'approbation du budget.

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

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

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



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

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

Art. 18 Durées de validité des contributions d'exploitation

Al. 1

Comme les contributions d'exploitation sont versées pour des durées variables selon le type de transport et l'état de fait, l'al. 1 énumère – pour des motifs de transparence – les différents délais (durées de validité) qui résultent des bases légales et, à la let. a, de la durée déterminée du plafond de dépenses actuel alloué à la promotion du transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes¹.

Al. 2 et 3

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

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

Art. 19 Conditions

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

Art. 20 Coûts imputables

Cette disposition définit les coûts pertinents en vue de la détermination de la contribution. Comme les prestations propres lors de la réalisation d'applications tests ou pilotes ou encore lors de migrations

¹ FF 2014 5259



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

techniques peuvent prendre des dimensions importantes, elles sont également imputables tant qu'elles sont indispensables. L'énumération des coûts non imputables délimite clairement les investissements dignes d'encouragement des dépenses dues aux travaux de recherche et de développement dans le cadre d'une innovation technique.

Art. 21 Demande

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

Al. 3

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

Art. 22 Allocation

Al. 2

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

Al. 3

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

Section 5 Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés

Art. 23

Cet article décrit l'encouragement financier, par la Confédération, du chargement des automobiles.



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

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

Art. 24 Accès au réseau

Cette disposition s'applique à la planification d'un nouveau raccordement. L'obligation d'accorder l'accès au réseau résulte de l'art. 15, al. 1 et 2, LTM tandis que l'art. 24, al. 2, OTM précise que l'accès au réseau n'est en principe pas accordé sur la pleine voie. La protection juridique en cas de décision négative est régie par l'art. 23 LTM.

Art. 25 Contrat de raccordement

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

Art. 26 Modification, démantèlement et fermeture provisoire

Al. 1

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

Al. 2

Pour des motifs de sécurité du droit, la résiliation du contrat de raccordement et le démantèlement de l'aiguille de raccordement doivent se faire successivement. Le délai de résiliation (un an) permet au raccordé de prendre les mesures nécessaires dues à la perte du raccordement.

Al. 3

Cet alinéa porte par exemple sur les cas où l'aiguille de raccordement existe encore physiquement, mais n'est plus intégrée au système du poste d'enclenchement ; elle n'est dès lors plus utilisable. Il se peut aussi que le gestionnaire d'infrastructure fournissant le raccordement procède à des adaptations



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

de la caténaire, ce qui pourrait empêcher le raccordé qui dispose uniquement de véhicules électriques d'utiliser son installation.

Al. 4

Cet alinéa vise par exemple les cas dans lesquels les travaux de construction ou de maintenance sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure fournissant le raccordement empêchent l'utilisation des voies de raccordement.

Art. 27 Participation du raccordé aux coûts

Al. 1 et 3

Conformément à l'art. 18, al. 3 et 4, LTM, la responsabilité financière liée à l'équipement de raccordement, c.-à-d. essentiellement l'aiguille de raccordement, incombe en principe au gestionnaire d'infrastructure. L'art. 18, al. 4, LTM prévoit toutefois que le raccordé (direct) participe aux coûts d'un éventuel démantèlement de l'équipement de raccordement. Il impose au raccordé une participation aux coûts si le démantèlement a lieu à sa demande ou s'il en retire un avantage.

Dans les deux cas, le raccordé ne prendra en charge qu'une partie des coûts. Cette réglementation est adéquate, car le gestionnaire d'infrastructure retire également un avantage de la suppression d'un équipement de raccordement, par ex. par des économies au niveau de l'entretien.

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

Al. 2

Afin que les gestionnaires d'infrastructure ne doivent pas ou que partiellement prendre en charge les coûts de renouvellement d'équipements de raccordement sur lesquels les volumes transportés sont insuffisants voire inexistants, cet alinéa prévoit que le raccordé participe aux coûts liés aux voies de raccordement « mortes ». Il s'agit d'éviter que les raccordés bénéficient gratuitement d'un renouvellement de l'équipement de raccordement qui augmenterait la valeur de leur terrain sans que l'installation serve réellement à acheminer le volume de marchandises donnant droit aux subventions.

Art. 28 Principes de planification et de construction

Conformément à l'art. 14, al. 1, LTM, seules les dispositions légales relatives à la technique et à l'exploitation des chemins de fer sont applicables à la planification et au renouvellement de voies de raccordement. La décision quant aux dispositions de sécurité à respecter est déléguée au Conseil fédéral (art. 14, al. 3, LTM). Sur cette base, l'art. 28, al. 1, OTM prescrit que les dispositions de sécurité de la



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

législation ferroviaire (essentiellement la LCdF, l'ordonnance sur les chemins de fer [OCF ; RS 742.111.1] et les dispositions d'exécution de l'OCF [DE-OCF ; RS 742.141.11]) sont applicables. Si les voies de raccordement ne sont pas des installations ferroviaires sur le plan légal, elles le sont sur le plan technique, et il faut dès lors tenir compte notamment, outre les dispositions de la législation ferroviaire, des règles de l'art et de l'état de la technique, ce qui rend applicables par ex. les réglementations RTE ou les normes suisses. Cela résulte aussi de l'art. 37 OTM, qui contraint les raccordés à planifier et à construire leurs installations en respectant les prescriptions, de manière à permettre une exploitation sûre.

Art. 29 Autorisation de construire ; vérification de l'OFT

Al. 1

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

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

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

L'art. 29, al. 1, OTM crée la base juridique de la pratique actuelle de l'OFT : celui-ci vérifie que les constructions adjacentes aux voies de raccordement respectent les dispositions de sécurité régies par le droit ferroviaire.

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



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

Al. 2

Les constructions et les installations énumérées à l'annexe de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires (OPAPIF ; RS 742.141.1), c.-à-d. les projets de moindre importance pour la sécurité, sont exclues de la vérification par l'OFT : sur les voies de raccordement, les risques ne sont pas comparables à la pleine voie du fait de la faible vitesse de circulation.

Il faut toutefois tenir compte du fait que le démantèlement d'équipements de raccordement (let. e de l'annexe OPAPIF) est souvent lié à une intervention sur le poste d'enclenchement du chemin de fer qui fournit le raccordement, et que cette intervention, selon le niveau de sécurité SIL, nécessite une approbation (cf. guide sur la démonstration de la sécurité des installations de sécurité). Pour ces motifs, l'art. 29, al. 1, OTM soumet le démantèlement des voies de raccordement à l'examen de l'OFT, dans la mesure où l'intervention dans le domaine du gestionnaire d'infrastructure n'est pas prépondérante et requiert dès lors une procédure d'approbation des plans régie par le droit ferroviaire.

Al. 3

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

Al. 4

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

Al. 5

L'art 29, al. 5, définit que les délais de l'activité d'examen de l'OFT ne sont pas fonction du droit cantonal (qui varie selon les cantons). L'uniformisation des délais de traitement sert à la planification des processus internes à l'OFT. Le délai de six mois commence à courir dès que le dossier de demande est complet et prêt à être soumis au gestionnaire d'infrastructure qui fournit le raccordement (art. 13, al. 3, LTM).

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



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

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

Section 7 Exploitation et maintenance des voies de raccordement

Art. 30 Sécurité

Al. 1

L'art. 14, al. 1, LTM dispose que seules les dispositions techniques et d'exploitation de la législation ferroviaire sont applicables à l'exploitation et à la maintenance des voies de raccordement. Le Conseil fédéral doit définir les dispositions de sécurité à prendre en compte (art. 14, al. 3, LTM). L'art. 30, al. 1, OTM définit que les dispositions de sécurité dictées par la législation ferroviaire (essentiellement LCdF, OCF, DE-OCF et les prescriptions de circulation des trains [PCT ; RS 742.173.001]) sont variables.

Al. 2

L'exploitation d'une infrastructure ferroviaire requiert un agrément de sécurité (art. 5, al. 4, LCdF). Celui-ci comprend l'admission du système de gestion de la sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et l'approbation des précautions que ce dernier a prises afin de garantir une exploitation sûre sur son réseau (art. 8a, al. 2, LCdF). La demande d'octroi ou de renouvellement d'un agrément de sécurité doit satisfaire aux exigences de l'annexe II du règlement (UE) n° 1169/2010 (art. 5a, al. 1, OCF).

Quiconque souhaite effectuer des transports ferroviaires doit obtenir, outre une autorisation d'accès au réseau, un certificat de sécurité (art. 8c, al. 1, LCdF). Le certificat de sécurité comprend l'admission du système de gestion de la sécurité par le gestionnaire d'infrastructure et l'approbation des précautions que ce dernier a prises afin de garantir une exploitation sûre sur son réseau (art. 8e, al. 2, LCdF). La demande d'octroi d'un certificat de sécurité doit satisfaire aux exigences des annexes II et III du règlement (UE) n° 1158/2010 (art. 5b, al. 1, OCF).

Ces dispositions de la LCdF et de l'OCF ne sont en soi pas applicables aux voies de raccordement, puisque celles-ci ne sont en principe pas comprises dans le champ d'application de la LCdF. Par conséquent, l'exploitation d'une voie de raccordement ne requiert pas de certificat de sécurité ; celui-ci est requis uniquement lorsque les transports franchissent l'aiguille de raccordement, c.-à-d. qu'ils passent sur l'infrastructure du gestionnaire fournissant le raccordement et que les dispositions de la LCdF deviennent applicables. Un certificat de sécurité n'est pas non plus nécessaire pour circuler sur une voie de raccordement.



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

Afin de garantir que le raccordé prend les mesures nécessaires à la sécurité de l'exploitation et du trafic, les exigences des annexes II et III du règlement (EU) n° 1158/2010 et celles de l'annexe II du règlement (UE) n° 1169/2010 doivent aussi être valables pour les voies de raccordement. Il faut toutefois tenir compte du fait que celles-ci ne présentent en général pas la même complexité que l'infrastructure ferroviaire ; dès lors, l'élaboration des documents requis n'est pas soumise aux mêmes exigences.

L'art. 30, al. 2, OTM ne contient pas de renvois dynamiques, de sorte que les éventuelles modifications des règlements UE ne sont pas reprises automatiquement.

Art. 31 Autorisation d'exploiter

Al. 1

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

Al. 2

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

Al. 3

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

Art. 32 Prescriptions d'exploitation

Al. 1 et 2

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



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

L'al. 2 souligne l'importance du port de l'équipement de protection et des mesures en cas d'événements conformément aux art. 15 et 16 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT ; RS 742.161), car l'OFT constate régulièrement un certain laxisme dans ces domaines lors de l'exercice de son activité de surveillance.

Al. 3

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

Al. 4

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

Les dérogations aux prescriptions d'ordre supérieur, c.-à-d. aux PCT, requièrent l'approbation de l'OFT (art. 36 OTM).

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

Art. 33 Personnel

Al. 1 à 3

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

Al. 4 et 5

L'ordonnance du DETEC sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM ; RS 742.141.21) vise les entreprises ferroviaires soumises à la LCdF, ainsi que les entreprises qui exercent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (art. 2 OCVM). L'ordonnance du DETEC réglant l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OAASF ; RS 742.141.22) a le même champ d'application (art. 2 OAASF). Etant donné que les voies de raccordement sont techniquement mais pas juridiquement des installations ferroviaires au sens de la LCdF, mais que l'OCVM et l'OAASF doivent être applicables aussi aux voies de raccordement, il faut créer des bases légales ad hoc.



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

Art. 34 Véhicules

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

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

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

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

Art. 35 Registre

Al. 1

En vertu de la décision d'exécution 2014/880/UE, l'OFT doit tenir un registre contenant les indications nécessaires à la circulation sur l'infrastructure. Ce registre permet de vérifier automatiquement la compatibilité des véhicules avec l'infrastructure. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de respecter les dispositions sur l'interopérabilité lors de la construction de voies de raccordement, la décision d'exécution précitée exige que ces dernières soient inscrites au registre de l'infrastructure, ce qui permet de vérifier la compatibilité véhicules-infrastructure non seulement sur le réseau ferroviaire, mais aussi sur les voies de raccordement.

Il ne s'agit pas d'un renvoi dynamique, de sorte que les éventuelles modifications de la décision d'exécution ne sont pas reprises automatiquement dans le droit national.

Al. 3

La directive à édicter par l'OFT garantira que seules les données nécessaires seront recensées.



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

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

Art. 36

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

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

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

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

Section 9 Responsabilité concernant les voies de raccordement

Art. 37

Al. 1 et 2

Les dispositions relatives à la responsabilité contraignent les raccordés à organiser l'exploitation de façon adéquate. La planification, la construction et la maintenance de voies de raccordement et des installations afférentes ainsi que l'entretien des véhicules doivent être exécutés conformément aux prescriptions ; il y a lieu de tenir compte des conditions-cadre ou prescriptions modifiées.

Al. 3

Pour les voies de raccordement électrifiées, le raccordé est considéré comme le propriétaire de l'exploitation conformément à l'art. 46 OCF, c.-à-d. l'exploitant responsable d'une installation électrique (cf. annexe 4 des DE-OCF ad art. 81, feuille n° 6, et art. 3, ch. 5, de l'ordonnance sur le courant fort [RS 734.2]).



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

Section 10 Surveillance des voies de raccordement

Art. 38

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

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

Section 11 Dispositions finales

Art. 39 Abrogation et modification d'autres actes

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

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

Art. 40 Dispositions transitoires : autorisations de construire, contributions d'investissement, décisions d'allouer une contribution

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

Art. 41 Dispositions transitoires : contributions d'exploitation en transport ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes

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



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

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

Art. 44, al. 1

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

Art. 44, al. 2

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

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

Du fait de la nouvelle base légale, il faut adapter le préambule et le renvoi aux articles adéquats de la LCdF. Une adaptation linguistique a également lieu : « coopération nationale en matière de sécurité » est remplacé par « réseau national de sécurité ». Le réseau national de sécurité (RNS) est fondé sur la répartition des compétences entre la Confédération, les cantons et les communes ; par la concertation et la coordination des ressources fédérales, cantonales, communales et de tiers, il sert à la prévention policière des dangers et à la maîtrise de catastrophes ou de situations de détresse. La concertation et la coordination ont lieu dans le cadre du mécanisme de consultation et de coordination (MCC). Le MCC RNS se compose de la plateforme politique, du délégué de la Confédération et des cantons, du secrétariat et du comité de pilotage. Tous les postes-clé de la Confédération et des cantons sont représentés au MCC RNS.



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

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

Dans son message du 30 avril 2014 sur la révision totale de la LTM, le Conseil fédéral entend optimiser le remboursement de la RPLP. Les modifications concernant le remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du transport combiné sont effectuées à l'art. 8 ORPL.

Art. 8, al. 2

Conformément à l'article définissant l'objet de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, selon lequel il faut améliorer les conditions-cadre des chemins de fer sur le marché des transports et acheminer davantage de marchandises par le rail (art. 1, al. 2, LRPL), les dispositions de l'art. 8, al. 2, ORPL doivent être adaptées. L'article « Objet » concerne également le transport de conteneurs de et vers les ports rhénans suisses : la distribution des conteneurs dont la destination est particulièrement éloignée des ports rhénans doit se faire autant que possible par le rail afin que les parcours initiaux et terminaux sur la route soient aussi courts que possible. Pour éviter de fausses incitations, les transports routiers sur les parcours initiaux et terminaux de la navigation sur le Rhin ne sont désormais remboursés que si les conteneurs sont acheminés par le rail de ou vers les ports rhénans. Si le transbordement a lieu directement de la route au bateau, la RPLP ne sera plus remboursée.

La nouvelle formulation de l'al. 2 exclut aussi le remboursement de la RPLP pour tous les transports vers des ITTC situées à l'étranger limitrophe, indépendamment de leur distance jusqu'à la frontière. Il en résulte un changement de la pratique notamment pour le terminal allemand de Weil am Rhein. La modification découle de la motion 15.3627 Janiak, que le Conseil fédéral propose d'accepter. Les délibérations sur cette motion se dérouleront vraisemblablement pendant la procédure d'audition relative à cette modification.

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

Enfin, les taux de remboursement actuels sont baissés de 10 % étant donné les gains d'efficacité réalisés dans la chaîne du transport combiné depuis l'introduction de la RPLP et de son remboursement.



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

Art. 9

Cet article doit être modifié du fait des adaptations de l'art. 8 concernant l'exclusion du remboursement des transbordements route-bateau.

Art. 10

L'AFD a déjà effectué une audition concernant la modification de cet article. La disposition sera adaptée.

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

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

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

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

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

Adaptation du préambule du fait de la nouvelle base légale.

Art. 2

La let. a s'étant avérée lacunaire, elle est complétée par la notion de « équipements sous pression ».



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

Les références à la let. b, ch. 1, sont adaptées aux prescriptions en vigueur. A la même let. b, le nouveau ch. 1^{bis} est introduit, car les contenants qu'il vise n'étaient pas clairement définis jusqu'ici dans l'OCMD.

Art. 15

L'ancien al. 2 devient l'al. 3. Le nouvel al. 2 dispose que les domaines et les procédures des organismes d'évaluation de la conformité sont définis par le DETEC.

Art. 26, al. 2

Le nouvel al. 2 crée une base légale claire permettant à l'OFT d'édicter des directives.

Annexe 1 :

Ch. 1, tableau 1

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

Ch. 2

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

Ch. 2, tableau 2

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

Les ch. 3 et 4 restent inchangés.

Ch. 5

Jusqu'ici, il n'était pas clair que l'OFT pouvait définir la périodicité des activités de surveillance. Le nouveau ch. 5 élimine cette incertitude.