



# Ordonnance sur le transport de marchandises par rail, par voie navigable ou par installation à câbles (Ordonnance sur le transport de marchandises, OTM)

du ...

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 3, al. 3, 7, al. 1, 8, al. 2, 10, al. 8, 14, al. 2, 15, al. 4, 16, al. 3, 19, al. 3, 23, al. 4, 24, al. 4, 26, al. 3, 27, al. 4, 28, al. 1 et 2, de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises (LTM)<sup>1</sup>,

vu l'art. 38 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)<sup>2</sup>,

vu les art. 8 et 9 de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)<sup>3</sup>,

*arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales

### Art. 1 Objet (a. art. 1)

La présente ordonnance régit:

- a. les contributions d'investissement pour la construction, l'extension et la réparation d'installations de transbordement et de chargement;
- b. l'encouragement financier du transport, du transbordement et du chargement de marchandises par rail, par voie navigable et par installations de transport à câbles;
- c. les contributions d'investissement pour des innovations techniques liées au transport de marchandises, pour l'attelage automatique numérique et pour des véhicules et bateaux respectueux du climat;
- d. l'encouragement financier du transport ferroviaire de véhicules routiers accompagnés;

RS....

- 1 RS 742.41
- 2 RS 725.116.2
- 3 RS 740.1

- e. la planification, la construction, l'exploitation et la maintenance de voies de raccordement.

**Art. 2** Transport de marchandises dangereuses (a. art. 3)

Les entreprises ferroviaires, de transport à câbles ou de navigation peuvent soumettre le remplissage, le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses à des restrictions.

## **Chapitre 2 Contributions d'investissement et autres contributions**

### **Section 1 Contributions d'investissement pour des installations de transbordement et de chargement**

**Art. 3** Contributions d'investissement (a. art. 4)

(art. 10, al. 8, LTM)

<sup>1</sup> La Confédération verse des contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement d'installations de transbordement et de chargement en Suisse sous forme de contributions à fonds perdus.

<sup>2</sup> Elle verse les contributions d'investissement pour la construction et l'extension d'installations de transbordement du transport combiné (ITTC) à l'étranger sous forme de contributions à fonds perdus.

<sup>3</sup> L'Office fédéral des transports (OFT) peut exiger que les contributions à fonds perdus soient cautionnées par un droit de gage immobilier ou une garantie bancaire.

**Art. 4** Conditions (a. art. 5)

(art. 10, al. 8, LTM)

<sup>1</sup> Les contributions d'investissement sont versées uniquement si l'exploitant des installations de transbordement et de chargement fournit une participation appropriée aux coûts imputables avec ses propres ressources. La Confédération tient compte des éventuels encouragements supplémentaires accordés par les cantons et les communes.

<sup>2</sup> On entend par exploitant d'une installation la partie responsable de l'exploitation, en particulier du chargement et du déchargement ou du transbordement des marchandises. Si l'exploitant d'une installation n'en est pas aussi propriétaire, il doit présenter à l'OFT, avant la conclusion de la convention d'allocation des contributions d'investissement, une procuration qui règle les responsabilités.

<sup>3</sup> Les contributions d'investissement pour des projets de construction ou d'extension dont le volume d'investissement imputable est supérieur à cinq millions de francs sont versées uniquement si les quantités minimales suivantes sont transportées chaque année sur l'installation concernée:

- a. 720 wagons chargés sur les voies de raccordement;
- b. 5000 unités de conteneurs standard (équivalents vingt-pieds [EVP]) par an sur les ITTC.

<sup>4</sup> Pour les quantités minimales, seuls sont déterminants les volumes qui ne doivent pas être transportés de toute façon par le rail en vertu de dispositions légales ou de charges résultant des autorisations de construire ou d'exploiter.

**Art. 5** Octroi d'un accès non discriminatoire (a. art. 6)  
(art. 10, al. 7 et 32, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> Les propriétaires et les exploitants des ITTC subventionnées par la Confédération octroient un accès non discriminatoire auxdites installations:

- a. en respectant les mêmes règles que celles qui valent pour des tiers lors de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix pour leur usage propre;
- b. dans des conditions équivalentes, en traitant les tiers de la même manière lors de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix;
- c. en publiant les conditions fondamentales de l'accès, de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et de la procédure ainsi que les prix;
- d. en publiant les prestations de service à proposer et leurs prix, y compris les conditions en matière de rabais ou de conventions-cadre pluriannuelles.

<sup>2</sup> Les propriétaires et les exploitants des installations subventionnées par la Confédération garantissent la confidentialité des données de tiers.

**Art. 6** Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transport ferroviaire de marchandises (a. art. 6a)  
(art. 13, al. 5 et 32, al. 2 LTM)

Les entreprises qui fournissent des prestations de service dans la livraison de trains, de wagons ou de groupes de wagons circulant entre l'infrastructure ferroviaire et des voies de raccordement ou des ITTC assurent un accès non discriminatoire à ces prestations:

- a. en respectant les mêmes règles que celles qui valent pour des tiers lors de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix pour leur usage propre;
- b. dans des conditions équivalentes, en traitant les tiers de la même manière lors de la fourniture de prestations de service, de l'attribution des ressources et du calcul des prix;
- c. en publiant les conditions fondamentales de la fourniture des prestations de service, de la planification et de l'attribution des ressources ainsi que du calcul des prix.

**Art. 7** Coûts imputables (a. art. 7)

(art. 10, al. 4 et 8, LTM)

<sup>1</sup> Pour déterminer le montant des contributions d'investissement, l'OFT fixe les coûts imputables de chaque élément au moyen de montants forfaitaires. En ce qui concerne les éléments pour lesquels il n'est pas possible de fixer un montant forfaitaire, le calcul des coûts imputables s'effectue au moyen de taux maximaux. L'OFT fixe les montants et les taux maximaux dans une directive.

<sup>2</sup> Ne sont notamment pas imputables:

- a. les coûts du dispositif de raccordement;
- b. les indemnités dues aux autorités et aux commissions;
- c. les coûts de capital, les coûts d'acquisition et de rémunération de crédits de construction ainsi que les coûts de garantie des aides financières et de couverture du risque de change;
- d. l'entretien des ITTC et des voies de raccordement;
- e. le démantèlement sans remplacement de branchements et de sections de voie.

<sup>3</sup> Dans des cas isolés motivés, les coûts d'acquisition du terrain destiné à une ITTC peuvent être imputables.

**Art. 8** Calcul (a. art. 8)

(art. 10, al. 8 LTM)

<sup>1</sup> La contribution d'investissement de la Confédération au volume d'investissement imputable est déterminée comme suit:

- a. un forfait de 40 % pour les renouvellements des installations privées de transport de marchandises;
- b. un forfait de 50 % pour les nouvelles constructions et les extensions dont le volume d'investissement imputable est inférieur à cinq millions de francs;
- c. 40 à 60 % pour les nouvelles constructions et les extensions dont le volume d'investissement imputable est supérieur à cinq millions de francs;
- d. 80 % au plus pour les nouvelles constructions et les extensions d'installations d'importance nationale en matière de politique des transports.

<sup>2</sup> Pour les installations visées à l'al. 1, let. c et d, l'OFT fixe les conditions de détermination du taux de contribution dans une directive. Ce faisant, il tient compte des critères énoncés à l'art. 10, al. 5, LTM et s'assure en outre que les projets visés à la let. c ne sont pas moins bien lotis que ceux visés à la let. b.

<sup>3</sup> S'il résulte de l'investissement un avantage pour des tiers, l'OFT évalue l'utilité financière que ceux-ci en tirent et réduit d'autant les contributions d'investissement fédérales.

**Art. 9** Offre (a. art. 10)

(art. 10, al. 6, LTM)

<sup>1</sup> Une offre contraignante doit être soumise à l'OFT pour la détermination des contributions d'investissement dans une convention d'allocation des contributions d'investissement.

<sup>2</sup> Elle doit notamment contenir les documents suivants:

- a. un plan d'investissement pluriannuel couvrant la période de la convention et différenciant les extensions et les renouvellements;
- b. un plan de situation de l'installation;
- c. des indications sur les contributions allouées par des cantons ou des tiers ainsi que sur d'autres prestations des pouvoirs publics;
- d. le cas échéant, une estimation du volume à transporter;
- e. le cas échéant, l'autorisation de construire.

<sup>3</sup> L'offre concernant une ITTC dont le volume d'investissement imputable dépasse cinq millions de francs doit contenir les documents suivants en plus de ceux visés à l'al. 2:

- a. une vue d'ensemble des coûts et recettes attendus de l'exploitation de l'installation;
- b. une estimation de la capacité de l'installation;
- c. des indications sur le raccordement ferroviaire planifié;
- d. des indications sur le raccordement routier planifié.

<sup>4</sup> Au besoin, l'OFT peut demander des documents supplémentaires.

<sup>5</sup> Il règle le niveau de détail et la forme des documents dans une directive.

**Art. 10** Convention (a. art. 11)

<sup>1</sup> L'OFT conclut une convention d'allocation des contributions d'investissement avec les exploitants d'installations de transbordement et de chargement.

<sup>2</sup> La durée de la convention est synchronisée avec celle de la validité du crédit d'engagement visé à l'art. 10, al. 9, LTM.

<sup>3</sup> Des conventions peuvent être conclues à tout moment pour de nouvelles installations, pour des installations remises en service et en cas de changement d'exploitant; leur durée est synchronisée avec celle de la validité du crédit d'engagement visé à l'art. 10, al. 9, LTM.

<sup>4</sup> La convention inclut notamment:

- a. une description des investissements à réaliser;
- b. le montant maximal de la contribution d'investissement fédérale;
- c. les contributions d'investissement fédérales prévues par an selon le plan d'investissement remis;

- d. les prescriptions en matière d'établissement de rapports;
- e. les obligations de l'exploitant, notamment de maintenir l'installation en état de fonctionnement et en sécurité pendant sa durée de vie de vingt ans;
- f. pour les projets dont le volume d'investissement imputable est supérieur à cinq millions de francs, la quantité de marchandises à transporter;
- g. les modalités d'octroi, de paiement et de reversement des contributions de transbordement et de chargement visées à l'art. 26;
- h. les modalités de versement et les justificatifs requis à cet effet.

<sup>5</sup> L'allocation des contributions d'investissement devient caduque si la construction ou l'acquisition n'a pas commencé pendant la durée de validité de la convention.

<sup>6</sup> Aucune contribution d'investissement n'est allouée après le début des travaux ou l'acquisition, à moins que l'OFT ait autorisé le début des travaux ou l'acquisition anticipés.

<sup>7</sup> Si, au cours de la durée de validité d'une convention, des écarts apparaissent par rapport aux hypothèses retenues, les parties engagent des négociations afin d'adapter la convention.

#### **Art. 11** Versement (a. art. 12)

(art. 10, al. 8 LTM)

<sup>1</sup> L'OFT procède au versement des contributions d'investissement après avoir contrôlé si les mesures ont été prises conformément à la convention.

<sup>2</sup> Pour les projets bénéficiant de contributions d'investissement supérieures à cinq millions de francs, des versements au prorata sont possibles sur demande jusqu'à concurrence de 80 % des contributions d'investissement.

#### **Art. 12** Remboursement (a. art. 14)

<sup>1</sup> L'OFT exige le remboursement intégral des contributions d'investissement allouées pour de nouvelles constructions ou des extensions dont le volume d'investissement imputable est supérieur à cinq millions de francs si, dans un délai de cinq ans après l'obtention desdites contributions, la quantité minimale requise pour un encouragement et visée à l'art. 4, al. 4, n'est pas atteinte.

<sup>2</sup> Il exige le remboursement proportionnel des contributions d'investissement allouées pour de nouvelles constructions ou des extensions dont le volume d'investissement imputable est supérieur à cinq millions de francs si le volume à transporter convenu n'est pas atteint. Le montant remboursable est abaissé compte tenu d'une durée de vie de l'installation de vingt ans.

<sup>3</sup> Il exige le remboursement proportionnel des contributions d'investissement allouées pour de nouvelles constructions ou des extensions si l'installation subventionnée n'est plus en état de fonctionner avant la fin de sa durée de vie de vingt ans.

<sup>4</sup> Si un changement d'exploitant intervient au cours de la durée de vie de vingt ans, l'OFT renonce à demander un remboursement si le nouvel exploitant reprend les obligations contenues dans la convention de l'ancien exploitant.

<sup>5</sup> L'OFT exige le remboursement complet ou partiel des contributions d'investissement si l'ITTC subventionnée n'est pas mise à disposition de manière non discriminatoire. Le remboursement exigé est assorti d'un intérêt de 5 % par an à compter du versement.

<sup>6</sup> Dans les cas de rigueur, il peut renoncer entièrement ou partiellement au remboursement.

## **Section 2 Contributions de transbordement et de chargement**

### **Art. 13 Bénéficiaires**

(art. 14, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> La Confédération verse des contributions de transbordement et de chargement aux exploitants de voies de raccordement et d'ITTC.

<sup>2</sup> Les contributions de transbordement et de chargement de wagons chargés qui sont réceptionnés ou expédiés sur les voies de débord sont versées à la personne à qui les frais de port sont facturés.

### **Art. 14 Base de calcul**

(art. 14, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> La contribution de transbordement et de chargement s'applique à chaque wagon chargé réceptionné ou expédié.

<sup>2</sup> Elle est versée pour 8000 wagons chargés au plus par voie de raccordement.

<sup>3</sup> Seules sont déterminantes les quantités qui ne doivent pas de toute façon être transportées par le rail en vertu de dispositions légales ou de charges résultant des autorisations de construire ou d'exploiter.

### **Art. 15 Montant des contributions**

(art. 14, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> La contribution par wagon chargé réceptionné ou expédié est de quarante francs.

<sup>2</sup> En cas d'augmentation ou de réduction du crédit budgétaire pour les contributions de transbordement et de chargement du fret ferroviaire, l'OFT peut adapter les montants fixés à l'al. 1 au prorata de l'augmentation ou de la réduction.

### **Art. 16 Conditions**

(art. 14, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> Des contributions de transbordement et de chargement sont versées pour les voies de raccordement et les ITTC lorsqu'il existe une convention telle que visée à l'art. 10, al. 6, LTM avec l'exploitant de l'installation.

<sup>2</sup> Les contributions de transbordement et de chargement pour les wagons chargés expédiés ou réceptionnés sur des voies de débord sont versées sur demande.

<sup>3</sup> Les contributions pour les voies de raccordement sont versées uniquement si une quantité minimale de 720 wagons chargés réceptionnés ou expédiés par an est atteinte sur l'installation. Pour les nouvelles constructions et les installations de voies de raccordement remises en service, la limite inférieure ne s'applique qu'à partir de la sixième année d'exploitation.

<sup>4</sup> L'OFT fixe dans une directive le processus de versement des contributions de transbordement et de chargement ainsi que les délais inhérents à ce processus.

#### **Art. 17** Attestation

Tous les documents et justificatifs essentiels pour le versement des contributions de transbordement et de chargement doivent être conservés pendant cinq ans et présentés à l'OFT sur demande.

### **Section 3 Contributions d'investissement pour des innovations techniques liées au transport de marchandises par des entreprises de chemins de fer ou de navigation**

#### **Art. 18** Conditions (a. art. 19) (art. 15, al. 4, LTM)

Des contributions d'investissement peuvent être allouées pour des innovations techniques liées au transport de marchandises par des entreprises de chemins de fer ou de navigation si elles permettent:

- a. de transporter des marchandises de manière plus efficace ou plus économe en ressources;
- b. de renforcer des applications-test ou pilotes, ou
- c. de soutenir et d'accélérer la migration vers de nouveaux standards techniques.

#### **Art. 19** Coûts imputables (a. art. 20) (art. 15, al. 4, LTM)

<sup>1</sup> Sont notamment imputables les coûts d'établissement de projets et d'acquisition ainsi que les charges propres indispensables, liées au projet.

<sup>2</sup> Ne sont pas imputables les coûts:

- a. des études générales, préalables et de faisabilité;
- b. de recherche fondamentale liée aux innovations techniques.

#### **Art. 20** Demande (a. art. 21) (art. 15, al. 4, LTM)

<sup>1</sup> La demande de contribution d'investissement doit être présentée à l'OFT.

<sup>2</sup> Elle doit contenir les documents suivants:

- a. une description détaillée des innovations et de leur utilité pour le transport de marchandises par rail ou par voie navigable;
- b. un devis;
- c. des informations sur les contributions allouées par les pouvoirs publics et les tiers;
- d. le montant de la contribution fédérale demandée et la répartition de celle-ci sur les années;
- e. un plan de projet avec des objectifs intermédiaires en vue de l'obtention des autorisations techniques et d'exploitation requises pour les innovations.

<sup>3</sup> Au besoin, l'OFT peut demander des documents supplémentaires.

<sup>4</sup> Il statue sur la demande après avoir consulté la branche.

**Art. 21** Allocation (a. art. 22)  
(art. 15, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> L'OFT alloue les contributions d'investissement par voie de décision ou de convention. Il y fixe notamment le taux de la contribution, les coûts imputables et le montant maximal de la contribution d'investissement.

<sup>2</sup> Les projets pour lesquels les pouvoirs publics ont déjà alloué des contributions en vertu d'autres bases légales ne bénéficient pas de contributions d'investissement en vertu de l'art. 15 LTM, ou les contributions d'investissement fédérales sont réduites en conséquence.

**Art. 22** Rapport (a. art. 23)  
(art. 15, al. 4, LTM)

<sup>1</sup> Le requérant adresse un rapport à l'OFT sur la mise en œuvre de l'innovation technique, les résultats pratiques et l'utilité effective pour le transport de marchandises par rail ou par voie navigable.

<sup>2</sup> Le contenu du rapport n'est pas considéré comme un secret professionnel, d'affaires ou de fabrication au sens de la loi du 17 décembre 2004 sur la transparence (LTrans)<sup>4</sup>.

## **Section 4 Contributions d'investissement pour l'attelage automatique numérique**

**Art. 23** Contributions d'investissement  
(art. 15, al. 2, LTM)

La Confédération peut verser aux détenteurs de véhicules ayant leur siège en Suisse une contribution d'investissement unique par véhicule pour équiper des wagons ferroviaires et de véhicules moteurs de l'attelage automatique numérique (DAC).

<sup>4</sup> RS 152.3

**Art. 24** Conditions  
(art. 15, al. 2, LTM)

Les contributions d'investissement sont versées aux conditions suivantes:

- a. les véhicules doivent être clairement identifiables par leur numéro d'immatriculation;
- b. ils doivent être inscrits avec leurs indications complètes au registre des véhicules admis conformément à l'art. 17a de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>5</sup>.

**Art. 25** Fonctionnalités du DAC

L'étendue et la définition des fonctionnalités du DAC intégré sont fondées sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Le DAC intégré comprend au moins les fonctionnalités suivantes:

- a. l'attelage et le désattelage mécaniques automatiques;
- b. l'attelage et le désattelage automatiques des conduites d'air de freinage;
- c. l'attelage et le désattelage automatiques des connexions électriques;
- d. le désattelage manuel à l'épreuve de la bosse de triage;
- e. l'essai automatique d'efficacité du frein;
- f. l'enregistrement numérique de la place et de l'orientation des wagons dans le train;
- g. l'information numérique d'intégrité du train.

**Art. 26** Montants des contributions d'investissement  
(art. 15, al. 4, LTM)

<sup>1</sup> Le montant de la contribution d'investissement pour les wagons construits à partir de 2010 et immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2026 ou acquis pendant la durée du crédit d'engagement pour l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport ferroviaire de marchandises<sup>6</sup> est de 10 000 francs.

<sup>2</sup> Il s'élève à 5000 francs pour les wagons ferroviaires construits entre 1995 et 2009.

<sup>3</sup> Il s'élève à 75 000 francs pour les véhicules moteurs qui sont encore en service pendant au moins cinq ans après la fin de l'équipement.

**Art. 27** Demande

<sup>1</sup> La demande de contribution d'investissement doit être présentée à l'OFT.

<sup>2</sup> Elle doit contenir les indications suivantes:

- a. une liste des véhicules avec leur numéro d'immatriculation;

<sup>5</sup> RS 742.101

<sup>6</sup> FF ...

b. l'année de construction de chaque véhicule.

<sup>3</sup> Au besoin, l'OFT peut demander des documents supplémentaires.

<sup>4</sup> Il statue sur la demande.

**Art. 28** Allocation  
(art. 16, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> L'OFT alloue la contribution d'investissement aux détenteurs de véhicules par voie de décision. Il y indique les véhicules dont l'équipement est financé, avec leur numéro d'immatriculation.

**Art. 29** Coordination des travaux d'équipement  
(art. 15, al. 2 et 4, LTM)

<sup>1</sup> La branche crée une organisation pour l'équipement DAC.

<sup>2</sup> L'OFT peut confier à ladite organisation des tâches d'ordre supérieur en vue de l'équipement DAC.

<sup>3</sup> Il convient notamment par écrit avec ladite organisation:

- a. du contenu et de l'étendue des tâches;
- b. de la rémunération des dépenses de celle-ci;
- c. des droits sur les systèmes informatiques, les applications et les données.

<sup>4</sup> Il peut confier à l'organisation le traitement des contributions d'investissement accordées par les décisions d'allouer une contribution visées à l'art. 28.

<sup>5</sup> Les coûts non couverts planifiés pour l'exécution des tâches déléguées sont financés au titre des dépenses subordonnées de biens et services par le crédit d'engagement pour l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport ferroviaire de marchandises<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> L'organisation conclut avec les détenteurs de véhicules concernés des contrats écrits portant sur les travaux qu'elle prend en charge et sur la répartition des coûts. Les travaux qui dépassent le contenu et l'étendue définis à l'al. 3, let. a, doivent être réglés dans ces contrats et sont facturés aux conditions du marché.

## **Section 5 Contributions d'investissement pour les véhicules respectueux du climat**

**Art. 30** Conditions  
(art. 16, al. 3, LTM)

Des contributions d'investissement peuvent être accordées aux véhicules ferroviaires respectueux du climat et aux bateaux à marchandises de la navigation intérieure s'ils sont immatriculés en Suisse.

<sup>7</sup> FF .....

**Art. 31** Contributions d'investissement

(art. 16, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> La Confédération verse les contributions d'investissement sous forme de contributions à fonds perdus.

<sup>2</sup> Pour les bateaux, le montant des contributions est fonction du surcoût de l'investissement dans un véhicule équipé de moteurs à faibles émissions de gaz à effet de serre par rapport à un véhicule classique, ainsi que de l'effet sur la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

<sup>3</sup> Le taux de contribution de la Confédération, compte tenu de l'intérêt propre du requérant, s'élève au maximum à 50 % du surcoût visé à l'al. 2.

**Art. 32** Demande

(art. 16, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> La demande de contribution d'investissement doit être présentée à l'OFT.

<sup>2</sup> Elle doit notamment contenir les documents suivants:

- a. une description complète de l'équipement ou de la nouvelle acquisition et de son effet sur la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques;
- b. un devis et une offre comparative pour un bateau à propulsion conventionnelle;
- c. des informations sur les contributions allouées par les pouvoirs publics et les tiers;
- d. la contribution fédérale demandée.

<sup>3</sup> Au besoin, l'OFT peut demander des documents supplémentaires.

<sup>4</sup> Il statue sur la demande.

**Art. 33** Allocation

(art. 16, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> L'OFT alloue la contribution d'investissement par voie de décision ou au moyen d'une convention. Il y fixe notamment le taux de contribution, les coûts imputables et le plafond de la contribution d'investissement.

<sup>2</sup> Les projets qui bénéficient déjà de contributions des pouvoirs publics allouées en vertu d'autres bases juridiques ne reçoivent aucune contribution d'investissement en vertu de l'art. 16 LTM, ou les contributions d'investissement fédérales sont réduites en conséquence.

## Section 6 Contributions d'exploitation

### Art. 34 Transport combiné à travers les Alpes (a. art. 15) (art. 8 LTTM)

<sup>1</sup> En transport combiné non accompagné à travers les Alpes sur des distances de plus de 600 kilomètres et en transport combiné accompagné à travers les Alpes, la Confédération indemnise les entreprises de transport ferroviaire et les tiers pour les coûts non couverts des offres qu'elle a commandées et qui ont été effectivement fournies.

<sup>2</sup> L'OFT fixe les échéances des différentes phases de la procédure de commande et des taux maximaux de contribution.

<sup>3</sup> En transport combiné non accompagné à travers les Alpes sur des distances de moins de 600 kilomètres, la Confédération peut verser une indemnité forfaitaire par envoi. Cette indemnité est plus élevée que celle par envoi sur des distances de plus de 600 kilomètres. L'OFT fixe le montant de l'indemnité par envoi.

<sup>4</sup> Les entreprises de transport ferroviaire et les tiers qui font valoir leur droit à des contributions d'exploitation présentent chaque année une offre à l'OFT.

<sup>5</sup> L'offre doit notamment contenir les indications suivantes:

- a. le nombre de trains;
- b. le nombre d'envois;
- c. les contributions allouées par des tiers;
- d. des comptes prévisionnels.

<sup>6</sup> Lorsque l'OFT accepte une offre, il conclut une convention avec le prestataire. Cette convention fixe notamment l'offre commandée et le montant des contributions d'exploitation ainsi que les modalités relatives à la communication des chiffres par le prestataire et au versement des contributions d'exploitation.

### Art. 35 Participation fédérale aux commandes des cantons (a. art. 16) (art. 12 LTM)

<sup>1</sup> Lorsqu'un canton commande une offre de transport ferroviaire de marchandises et qu'il demande des contributions d'exploitation à la Confédération, sa demande contient:

- a. un projet de convention d'offre;
- b. la présentation d'une stratégie cantonale en matière de transport de marchandises ou d'une conception relative au transport de marchandises;
- c. le montant de la contribution demandée à la Confédération pour la période correspondante.

<sup>2</sup> Lorsqu'un canton commande une offre sur le réseau des chemins de fer à voie étroite, les contributions d'exploitation fédérales peuvent être augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 3 de

l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> L'OFT conclut, conjointement avec le canton, une convention avec le prestataire.

## **Section 7 Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés**

### **Art. 36** (a. art.24)

<sup>1</sup> La Confédération peut verser des contributions d'investissement et d'exploitation pour encourager le transport de véhicules routiers accompagnés (chargement des automobiles).

<sup>2</sup> Les contributions d'investissement sont allouées en tant que prêt sans intérêt remboursable, ou à fonds perdus. La procédure est régie par l'art. 18 LUMin.

<sup>3</sup> La procédure de versement des contributions d'exploitation est régie par les art. 30 à 32 et 34 à 41 OITRV<sup>9</sup>.

## **Chapitre 3 Voies de raccordement**

### **Section 1 Octroi du raccordement, planification et construction de voies de raccordement**

#### **Art. 37** Octroi du raccordement (a. art. 25) (art. 18 et 20 LTM)

<sup>1</sup> La personne désireuse de présenter une demande d'autorisation de construire une voie de raccordement ou l'autorité compétente pour la planification demande au gestionnaire d'infrastructure concerné de se prononcer sur l'octroi du raccordement.

<sup>2</sup> Le raccordement en pleine voie n'est octroyé que dans des cas isolés motivés.

#### **Art. 38** Réglementation contractuelle

<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure et le raccordé direct conviennent, dans un contrat de raccordement écrit, des tâches et des compétences, notamment en matière de construction, d'exploitation, de maintenance et de démantèlement du dispositif de raccordement.

<sup>2</sup> Le raccordé est le propriétaire de l'installation. Si l'installation est exploitée de fait par un tiers, ce dernier est considéré comme le raccordé. Le raccordé règle sa relation avec le propriétaire par contrat.

<sup>8</sup> RS 745.16

<sup>9</sup> RS 745.16

**Art. 39** Modification, fermeture temporaire et démantèlement du dispositif de raccordement (a. art. 27)

<sup>1</sup> Si un dispositif de raccordement doit être modifié ou fermé temporairement, le gestionnaire d'infrastructure doit l'annoncer au raccordé un an à l'avance. Le contrat de raccordement doit être adapté en conséquence.

<sup>2</sup> Le gestionnaire d'infrastructure communique au raccordé et motive par écrit, en résumant le contrat de raccordement un an à l'avance, que:

- a. le dispositif de raccordement sera démantelé;
- b. le dispositif de raccordement ne pourra plus être utilisé.

**Art. 40** Prise en charge des coûts des dispositifs de raccordement (a. art. 28)  
(art. 23 LTM)

<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure prend en charge les coûts des dispositifs de raccordement.

<sup>2</sup> Si le raccordé demande la modification du dispositif de raccordement ou s'il est à l'origine de son démantèlement, il prend en charge les coûts qui en résultent. Le gestionnaire d'infrastructure participe à ces coûts dans la mesure où il en retire des avantages.

**Art. 41** Principes de planification et de construction (a. art. 29)  
(art. 19, al. 1 et 2, LTM)

<sup>1</sup> La planification et la construction des voies de raccordement sont régies par les dispositions de sécurité prévues par la législation ferroviaire.

<sup>2</sup> Les dispositions sur l'interopérabilité ne sont pas applicables.

**Art. 42** Autorisation de construire; vérification de l'OFT (a. art. 30)  
(art. 18, al. 2, LTM)

<sup>1</sup> Les demandes d'autorisation de construire, de modifier ou de démanteler des voies de raccordement sont soumises à une vérification de l'OFT conformément à l'art. 18, al. 2, LTM. Les demandes d'autorisation de construire qui portent sur des constructions et des installations situées sur ou sous des voies de raccordement ou à proximité de celles-ci sont également soumises à cette vérification, dans la mesure où lesdites constructions ou installations pourraient entraver la sécurité de l'exploitation des voies de raccordement.

<sup>2</sup> Ne sont pas soumises à cette vérification les demandes d'autorisation de construire qui portent sur les constructions et les installations visées à l'art. 1a de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)<sup>10</sup>.

<sup>3</sup> Les documents à présenter en vue de la vérification sont mentionnés à l'art. 3, al. 1 et 2, OPAPIF.

<sup>10</sup> RS 742.142.1

<sup>4</sup> L'OFT vérifie les documents en fonction des risques et par sondages. Il peut vérifier lui-même les documents ou les faire vérifier par des experts indépendants, ou encore exiger du requérant des attestations et des rapports d'examen d'experts.

<sup>5</sup> Il communique le résultat des vérifications au requérant et à l'autorité dirigeante dans les six mois qui suivent la réception de l'intégralité des documents.

## **Section 2    Exploitation et maintenance des voies de raccordement**

### **Art. 43**            Sécurité (a. art. 31) (art. 19, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> L'exploitation et la maintenance des voies de raccordement sont régies par les dispositions de sécurité prévues par la législation ferroviaire.

<sup>2</sup> L'exploitation des voies de raccordement ne requiert ni agrément de sécurité, ni certificat de sécurité.

### **Art. 44**            Autorisation d'exploiter (a. art. 32) (art. 18, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> La demande d'octroi d'une autorisation d'exploiter doit être présentée à l'OFT au plus tard trois mois avant la mise en service prévue des voies de raccordement. Les documents à présenter sont régis par l'art. 8 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> L'OFT peut retirer l'autorisation lorsqu'une exploitation sûre des voies de raccordement n'est plus garantie, en particulier du fait d'une maintenance défectueuse.

<sup>3</sup> Si une autorisation d'exploiter n'est pas requise, il peut, en tout temps, demander au raccordé de confirmer que l'installation est conforme au droit, vérifier cette conformité lui-même ou en charger un expert.

### **Art. 45**            Prescriptions d'exploitation (a. art. 33) (art. 19, al. 2 et 3, LTM)

<sup>1</sup> Les raccordés édictent des prescriptions d'exploitation qui garantissent l'exécution fiable de l'exploitation ferroviaire aussi bien en conditions normales qu'en cas de perturbation.

<sup>2</sup> Ils y prescrivent notamment le port de l'équipement personnel de protection ainsi que les mesures à prendre en cas d'événement conformément aux art. 15 et 16 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports<sup>12</sup>, et y désignent les personnes responsables de l'exploitation et de la maintenance ainsi que leurs suppléants.

<sup>3</sup> Les raccordés mettent leurs prescriptions d'exploitation suffisamment tôt à la disposition de l'OFT en vue de son activité de surveillance. Les prescriptions d'exploitation

<sup>11</sup> RS 742.141.1

<sup>12</sup> RS 742.161

qui dérogent aux prescriptions de circulation des trains édictées par l'OFT en vertu de l'art. 17, al. 3, LCdF<sup>13</sup> doivent être présentées à l'OFT pour approbation au plus tard trois mois avant la mise en vigueur prévue.

**Art. 46**            Personnel (a. art. 34)  
(art. 28, al. 2 LTM)

<sup>1</sup> Les raccordés désignent au moins un responsable de l'exploitation et de la maintenance de leurs installations, ainsi qu'une personne habilitée à le remplacer.

<sup>2</sup> La planification, la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement ne peuvent être confiées qu'à du personnel formé à cette tâche.

<sup>3</sup> Si la sécurité de l'exploitation impose des exigences particulières, les raccordés vérifient périodiquement les connaissances du service et l'état de santé de leur personnel.

<sup>4</sup> Les personnes qui conduisent des véhicules moteurs ou exercent des activités déterminantes pour la sécurité sur les voies de raccordement sont soumises aux dispositions d'exécution, édictées par le DETEC, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire<sup>14</sup>.

**Art. 47**            Véhicules (a. art. 35)

<sup>1</sup> Les véhicules qui circulent uniquement sur des voies de raccordement sont soumis aux dispositions d'exécution édictées par le DETEC en vertu de l'art. 81 OCF<sup>15</sup>. Ils doivent être exploités et entretenus de manière que l'exploitation ferroviaire sur les voies de raccordement soit sûre. Il n'y a pas d'obligation de certification pour les services responsables de la maintenance de ces véhicules.

<sup>2</sup> Ces véhicules ne sont pas soumis au régime de l'autorisation d'exploiter.

<sup>3</sup> L'art. 5j OCF s'applique aux véhicules qui circulent aussi en dehors des voies de raccordement.

### **Section 3    Drogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement**

**Art. 48**            (a. art. 36)  
(art. 19, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> L'OFT peut ordonner des drogations aux dispositions relatives à la technique, à l'exploitation ou à la sécurité afin d'écarter les dangers menaçant des personnes, des choses ou des droits importants.

<sup>2</sup> Il peut, dans des cas particuliers, autoriser les drogations visées à l'al. 1 lorsque le requérant prouve:

- a. que le même degré de sécurité est garanti, ou

<sup>13</sup> RS 742.101

<sup>14</sup> RS 742.141.2

<sup>15</sup> RS 742.141.1

- b. qu'il n'en résulte pas de risque inacceptable et que toutes les mesures proportionnées visant à réduire les risques sont prises.

## **Section 4 Responsabilité et assurance responsabilité civile concernant les voies de raccordement**

### **Art. 49** Responsabilité (a. art. 37) (art. 19, al. 3, LTM)

<sup>1</sup> Les raccordés sont responsables de la conformité de la planification et de la construction, de la sécurité de l'exploitation ainsi que de la maintenance des voies de raccordement et de leurs véhicules.

<sup>2</sup> Ils adaptent les constructions, installations et véhicules existants en fonction des nouvelles connaissances, conditions-cadre ou prescriptions, dans la mesure où la sécurité l'exige.

<sup>3</sup> En ce qui concerne les installations électriques, le raccordé est considéré comme l'exploitant conformément à l'art. 46 OCF<sup>16</sup>.

### **Art. 50** Assurance responsabilité civile (a. art. 38) (art. 24, al. 4, LTM)

<sup>1</sup> Les raccordés et les tiers qui utilisent la voie de raccordement doivent conclure une assurance responsabilité civile auprès d'une compagnie d'assurance autorisée à pratiquer en Suisse ou d'une autre institution reconnue par l'autorité de surveillance en matière d'assurance.

<sup>2</sup> L'assurance responsabilité civile est fonction des risques inhérents aux transports effectués sur la voie de raccordement. Elle doit couvrir les dommages subis par les personnes et les choses à concurrence d'au moins 5 millions de francs par accident.

## **Section 5 Surveillance des voies de raccordement**

### **Art. 51** (a. art. 39) (art. 28, al. 1 et 2, LTM)

<sup>1</sup> Dans le cadre de son activité de surveillance visée à l'art. 28, al. 1 et 2, LTM, l'OFT tient une liste des voies de raccordement. Il édicte une directive concernant cette liste, notamment sur les indications que les raccordés doivent fournir.

<sup>2</sup> Dans le même cadre, il recense périodiquement les voies de raccordement ainsi que des données sur leur exploitation.

<sup>3</sup> Il peut déléguer des activités de surveillance à des tiers.

<sup>16</sup> RS 742.141.1

## Chapitre 4 Dispositions finales

### Art. 51 Abrogation et modification d'autres actes

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

### Art. 53 Dispositions transitoires

<sup>1</sup> Les demandes de contributions d'investissement qui ont été présentées avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont régies par l'ancien droit.

<sup>2</sup> Le financement des dispositifs de raccordement faisant l'objet d'un contrat conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et le raccordé au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance reste régi par ledit contrat.

<sup>3</sup> Les décisions d'allouer une contribution existant à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance conservent leur validité selon l'ancien droit.

<sup>4</sup> La procédure d'autorisation de construire des voies de raccordement pour lesquelles une demande d'autorisation de construire est pendante au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est régie par l'ancien droit.

<sup>5</sup> Jusqu'au 31 décembre 2028, les conventions visées à l'art. 10 peuvent, en dérogation à l'art. 10, al. 2, être conclues pour une durée inférieure à la durée de validité du crédit d'engagement visé à l'art. 10, al. 9, LTM.

### Art. 54 Entrée en vigueur

<sup>1</sup> La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

...

Au nom du Conseil fédéral Suisse:

La Présidente de la Confédération, Karin Keller-Sutter  
Le chancelier de la Confédération, Viktor Rossi

## Abrogation et modification d'autres actes

### I

L'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises<sup>17</sup> est abrogée.

### II

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

#### **1. Ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle<sup>18</sup>**

##### *Préambule*

vu l'art. 150, al. 1, de la loi du 3 février 1995 sur l'armée<sup>19</sup>,  
vu l'art. 97 de la loi fédérale du 20 décembre 2019 sur la protection de la population et sur la protection civile<sup>20</sup>,  
vu les art. 27 et 57, al. 1, de la loi du 17 juin 2016 sur l'approvisionnement du pays (LAP)<sup>21</sup>,  
vu l'art. 57c, al. 2, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>22</sup>,  
vu l'art. 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>23</sup>,  
vu l'art. 8, al. 2, de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises<sup>24</sup>,  
vu l'art. 13 de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)<sup>25</sup>,  
vu l'art. 41 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)<sup>26</sup>,

#### **2. Ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds<sup>27</sup>**

*Chap. 3, section 3 (art. 15 à 19)*

*Abrogée*

<sup>17</sup> [RO 2016 1859, 2019 4379, 2020 1915, 2023 805, 2024 183, 2024 609]

<sup>18</sup> RS 520.16

<sup>19</sup> RS 510.10

<sup>20</sup> RS 520.1

<sup>21</sup> RS 531

<sup>22</sup> RS 741.01

<sup>23</sup> RS 742.101

<sup>24</sup> RS ...

<sup>25</sup> RS 744.10

<sup>26</sup> RS 745.1

<sup>27</sup> RS 641.811

*Art. 107* Remboursement de la redevance pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA

Les dispositions de l'ancien droit s'appliquent au remboursement de la redevance pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA effectués en 2025.

### **3. Ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité<sup>28</sup>**

*Préambule*

vu les art. 30, al. 5, 103, al. 1, et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>29</sup>,

vu les art. 7, al. 1, et 31, al. 1, de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises<sup>30</sup>,

### **4. Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire<sup>31</sup>**

*Art. 22, al. 2, let. b et c*

*Abrogées*

### **5. Ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles<sup>32</sup>**

*Préambule*

vu l'art. 7, al. 1, 26, al. 3, et 24, al. 1, de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises<sup>33</sup>

vu l'art. 48a, al. 1, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>34</sup>,

<sup>28</sup> RS 741.622

<sup>29</sup> RS 741.01

<sup>30</sup> RS ...

<sup>31</sup> RS 742.122

<sup>32</sup> RS 742.412

<sup>33</sup> RS ...

<sup>34</sup> RS 172.010

## 5. Ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses<sup>35</sup>

### *Préambule*

vu les art. 7, al. 1, 26, al. 3, et 31, al. 1, de la loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises<sup>36</sup>,

vu les art. 30, al. 5, 103, al. 1 et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière<sup>37</sup>,

vu les art. 46a et 48a, al. 1, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>38</sup>,

vu l'art. 9 de la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits<sup>39</sup>,

en exécution de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC)<sup>40</sup>,

*Annexe 1, tableau 1, ch. 2, let. b et tableau 2, ch. 3 et 5*

*Tableau 1*

Procédure	Organisme d'évaluation de la conformité
Agrément de type	Xa
Reconnaissance et surveillance des programmes d'assurance de la qualité des fabricants	Xa
Inspection et contrôle initiaux	Xa ou IS
Inspection et contrôles périodiques	Xa, Xb ou IS

2. Les prescriptions suivantes sont considérées comme respectées lorsque les procédures mentionnées dans le tableau 2 sont exécutées par les organismes d'évaluation de la conformité indiqués:

b. pour le transport par route, les chap. 6.7 à 6.13 de l'ADR.

<sup>35</sup> RS 930.111.4

<sup>36</sup> RS ...

<sup>37</sup> RS 741.01

<sup>38</sup> RS 172.010

<sup>39</sup> RS 930.11

<sup>40</sup> RS 946.51

Tableau 2

Procédure	Organisme d'évaluation de la conformité
Examen de type	Xa
Certificat d'agrément de type	Xa
Surveillance de la fabrication	Xa
Contrôle initial	Xa
Vérification de la mise en service	Xa
Contrôle périodique, contrôle intermédiaire et contrôle exceptionnel	Xa

### 3. Légende:

- Xa: organisme d'évaluation de la conformité accrédité de type A selon la norme EN ISO/CEI 17020 (à l'exception du ch. 8.1.3) et désigné conformément à l'annexe 5, ou une personne mandatée par l'autorité compétente;
  - Xb: organisme d'évaluation de la conformité accrédité de type B selon la norme EN ISO/CEI 17020 (à l'exception du ch. 8.1.3) et désigné conformément à l'annexe 5;
  - IS: service interne d'inspection sous la surveillance d'un organisme d'évaluation de la conformité Xa.
5. La reconnaissance des programmes d'assurance de la qualité des fabricants est octroyée pour une durée déterminée et doit être renouvelée en règle générale tous les cinq ans. Dans des cas particuliers, l'OFT peut fixer des intervalles de renouvellement différents.

### Annexe 4, ch. 1

1. Les organismes d'évaluation de la conformité qui souhaitent effectuer des évaluations de la conformité, des réévaluations de la conformité, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels d'équipements sous pression transportables doivent satisfaire aux obligations des sous-sections suivantes du RID ou de l'ADR:
  - a. 1.8.6.3.2 en ce qui concerne leur travail;
  - b. 1.8.6.3.3 en cas de délégation de tâches d'inspection;
  - c. 1.8.6.3.4 en ce qui concerne l'obligation de déclarer.

### Annexe 5, ch. 2

#### 2. Conditions

Un organisme d'évaluation de la conformité doit satisfaire aux obligations visées à la sous-section 1.8.6.3.1, let. a à k, du RID ou de l'ADR.

*Annexe 6, ch. 1, let. a*

- a. faire appel à un organisme d'évaluation de la conformité accrédité de type A selon la norme EN ISO/CEI 17020 et agréé pour effectuer des réévaluations;