



Office fédéral des transports, le 30 avril 2025

Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises; mise en œuvre au niveau des ordonnances

(révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises)

Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation

Projet pour la consultation

Référence: BAV-330.0-8/3/2/3
Événement administratif:



Table des matières

1	Contexte	3
2	Grandes lignes du projet.....	3
3	Commentaire des dispositions.....	6
3.1	Révision totale de l'OTM	6
3.2	Modifications de l'ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle	31
3.3	Modifications de l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds	31
3.4	Modifications de l'ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité	32
3.5	Modifications de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire	32
3.6	Modifications de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles	32
3.7	Modification de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses	32

1 Contexte

Le 10 janvier 2024, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la loi sur le transport de marchandises (révision totale de la loi sur le transport de marchandises; FF 2024 300) à l'attention des Chambres fédérales. Le Parlement a adopté la révision totale de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM) le 21 mars 2025 (FF 2025 1103).

La révision totale de la LTM prévoit de réformer les conditions-cadres et d'introduire de nouveaux instruments de promotion du fret ferroviaire. Les mesures contenues dans la LTM totalement révisée visent à renforcer le fret ferroviaire de manière qu'il puisse contribuer davantage à garantir la sécurité de l'approvisionnement et à atteindre les objectifs de la Confédération en matière de politique environnementale et énergétique.

En plus de la révision totale de la LTM, le projet comportait des modifications d'autres lois, notamment de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL; RS 641.81), de la loi fédérale 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; RS 725.116.2) et de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101).

Les décisions relatives à la révision totale de la LTM ainsi que les adaptations d'ordonnances doivent entrer intégralement en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

2 Grandes lignes du projet

Objet

La révision totale de la LTM entraîne une révision totale de l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM; RS 742.411), laquelle sera par conséquent abrogée. Les dispositions de l'OTM en vigueur jusqu'à présent qui ne concernent pas les instruments de promotion financiers sont pour la plupart transférées sans changement dans la nouvelle OTM (pOTM) (sections 5 à 10 de l'OTM en vigueur).

Par ailleurs, des adaptations sont apportées dans ce cadre aux ordonnances suivantes (voir annexe du pOTM):

- Ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE; RS 520.16);
- Ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL; RS 641.811);
- Ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité (OCS; RS 741.622);
- Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122)
- Ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD; RS 742.412);
- Ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD; RS 930.111.4).

Aperçu des adaptations d'ordonnances

Toutes les ordonnances qui se basent actuellement sur l'ancienne LTM doivent être révisées, car elles seront placées sur une nouvelle base légale après la révision totale de la LTM. À l'occasion de ces adaptations, qui ont un caractère purement formel, des modifications de fond seront également apportées aux textes des ordonnances – lorsque cela s'avèrera nécessaire ou approprié.

Ordonnance	Bref commentaire	Chiffre
OTM	Révision totale de l'OTM, y compris l'abrogation de l'OTM du 25 mai 2016; En particulier, refonte des sections du chap. 2 pOTM	3.1
ORPL	Adaptation en raison de la modification de la loi sur la redevance routière: suppression des dispositions relatives au remboursement de la Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) dans les parcours initiaux et terminaux du transport combiné et introduction d'une disposition transitoire à ce sujet.	3.3
OARF	Adaptation en raison de la modification de la LCdF (art. 9c, al. 3 ^{bis})	3.5
OCTSE	Ces ordonnances sur la coordination des transports en situations exceptionnelles ou relatives aux marchandises dangereuses se basent toutes sur la LTM en vigueur jusqu'ici. Comme cette dernière fait l'objet d'une révision totale, le ou les articles de la nouvelle LTM sont mentionnés dans le préambule.	3.2
OCS		3.4
RSD		3.6
OCMD	Diverses adaptations dans l'annexe.	3.7

Vue d'ensemble des autres adaptations du droit liées à la révision totale de la LTM

Règlement relevant de la compétence du Conseil fédéral	Bref commentaire
Adaptation du règlement interne de la Commission des chemins de fer (RS 742.101.4) Les parties intéressées seront consultées séparément à une date ultérieure.	Adaptations résultant de la révision totale de la LTM

Dispositions relevant de la compétence de l'OFT	Bref commentaire
<p>Adaptation de l'Ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT; RS 742.122.4)</p> <p>Les parties intéressées seront consultées séparément à une date ultérieure.</p>	<p>Adaptation résultant de la modification de la LCdF (art. 9c, al. 3^{bis}) (prestations de manœuvre)</p>
<p>Promulgation de la Directive de l'OFT sur l'encouragement financier du transport par wagons complets isolés au moyen de conventions sur les prestations</p> <p>Les parties intéressées ont été consultées séparément.</p>	<p>Définition de la procédure d'encouragement financier du transport par wagons complets isolés (TWCI) au moyen de conventions sur les prestations, ainsi que de la procédure d'appel et d'évaluation des offres qui y est liée.</p>
<p>Promulgation de la Directive de l'OFT sur les contributions d'investissement pour les installations de transbordement et de chargement et sur le versement des contributions de transbordement et de chargement</p> <p>Les parties intéressées seront consultées séparément à une date ultérieure.</p>	<p>Définition de la procédure ainsi que des coûts imputables par élément d'installation au moyen de montants forfaitaires pour le versement de contributions d'investissement pour les installations de transbordement et de chargement; définition de la procédure de versement des contributions de transbordement et de chargement</p>
<p>Promulgation de la Directive de l'OFT sur la liste visée à l'art. 51, al. 1, pOTM.</p> <p>Les parties intéressées seront consultées séparément à une date ultérieure.</p>	<p>Définition de la forme et du contenu de la liste, notamment des informations que les raccordés doivent communiquer.</p>

Généralités et bases

- Le message du 10 janvier 2024 concernant la loi sur le transport de marchandises (révision totale de la loi sur le transport de marchandises est publié à l'adresse suivante. Il constitue la base des adaptations d'ordonnances: [FF 2024 300 - Message concernant la loi sur le transport de marchandises](#)
- Loi du 21 mars 2025 sur le transport de marchandises [FF 2025 1103 - Loi fédérale sur le transport de ... | Fedlex](#) (ci-après nLTM)

Toutes les dispositions de la nLTM et du présent projet de révision totale de l'OTM (pOTM) sont compatibles avec l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (ATT)¹.

¹ RS 0.740.72

L'art. 35 ATT autorise la Suisse à prendre des mesures de soutien financier pour encourager le fret ferroviaire. Les instruments de promotion financiers décrits dans le présent projet n'entraînent pas de distorsions de concurrence disproportionnées. On peut toutefois renoncer à mentionner explicitement dans chacune des dispositions pertinentes que les aides financières peuvent également être accordées sans discrimination aux entreprises à l'étranger. Les instruments sont conçus de manière à être non discriminatoires et les principes énoncés à l'art. 32 ATT sont donc respectés.

La nLTM et le pOTM fixent des parts de participation maximales de la Confédération aux différentes aides financières. Le Conseil fédéral estime nécessaire qu'une part aussi élevée que possible de prestations propres contribue à une exécution efficiente des tâches. C'est pourquoi il entend que les aides financières ne dépassent pas, en règle générale, 50 % des coûts de la tâche encouragée. L'OFT fixe donc les aides financières accordées en vertu de la nLTM à un maximum de 50 %.

3 Commentaire des dispositions

3.1 Révision totale de l'OTM

Les principales adaptations au niveau de l'ordonnance résultent de la révision totale de la LTM. Les adaptations juridiques dans ce domaine sont concrétisées en premier lieu dans l'OTM. Celle-ci fait l'objet d'une révision totale, tout comme l'a fait la LTM.

L'OTM du 25 mai 2016 est abrogée. Toutefois, de nombreuses dispositions (en particulier dans le chap. 3 pOTM) sont reprises en grande partie sans changement dans la nouvelle OTM. L'OTM est complétée par de nouvelles dispositions découlant de la révision totale de la LTM. En référence à la nLTM, cette ordonnance s'intitule Ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM). La structure de la nouvelle ordonnance sur le transport de marchandises (pOTM) s'inspire de la structure de la LTM totalement révisée et comprend les chapitres et sections suivants:

Chap. 1	Dispositions générales
Chap. 2	Contributions d'investissement et autres contributions
Section 1	Contributions d'investissement destinées aux installations de transbordement et de chargement
Section 2	Contributions de transbordement et de chargement
Section 3	Contributions d'investissement pour des innovations techniques en matière de transport de marchandises par rail et par voie navigable
Section 4	Contributions d'investissement pour l'attelage automatique numérique
Section 5	Contributions d'investissement pour les véhicules respectueux du climat
Section 6	Contributions d'exploitation
Section 7	Contributions d'investissement ou d'exploitation pour le transport de véhicules routiers accompagnés
Chap. 3	Voies de raccordement
Section 1	Octroi du raccordement, planification et construction de voies de raccordement
Section 2	Exploitation et maintenance des voies de raccordement
Section 3	Dérogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement
Section 4	Responsabilité et assurance responsabilité civile concernant les voies de raccordement
Section 5	Surveillance des voies de raccordement
Chap. 4	Dispositions finales

Chap. 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

L'ordonnance contient notamment les dispositions d'exécution de la LTM totalement révisée. Cet article expose le champ d'application de l'ordonnance, en y ajoutant qu'il régit l'encouragement d'innovations techniques, de l'attelage automatique numérique et de véhicules respectueux du climat qui circulent sur le rail et sur les voies navigables.

Art. 2 Transport de marchandises dangereuses

Le texte de la disposition est repris pratiquement tel quel de l'OTM du 25 mai 2016. L'adaptation consiste en une reformulation.

Chap. 2 Contributions d'investissement et autres contributions

Section 1 Contributions d'investissement destinées aux installations de transbordement et de chargement

Art. 3 Contributions d'investissements

Al. 1

Cet article contient les grandes lignes de l'octroi de contributions d'investissement pour les installations de transbordement et de chargement sous forme de contributions à fonds perdus.

La Confédération verse les contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement des installations de transbordement du transport combiné (ITTC) et des voies de raccordement. De même, des contributions d'investissement peuvent être versées pour l'acquisition de moyens de transbordement et de chargement sur toutes les installations de transbordement et de chargement, y compris les voies de débord.

Le terme «construction» précise la notion de construction présente dans la LTM. Par construction, on entend la création d'une nouvelle installation ou l'acquisition d'un nouveau moyen de transbordement et de chargement. Par réfection, on entend le remplacement ou le renouvellement d'éléments d'installation existants ainsi que le remplacement de moyens de transbordement et de chargement existants. Les adaptations de l'agencement de l'installation ou de l'équipement technique sont également considérées comme des réfections.

Par extension d'une installation, on entend la construction d'une nouvelle installation ou l'acquisition de tous les éléments supplémentaires nécessaires à une installation de transbordement et de chargement déjà en service ou à des moyens de transbordement et de chargement déjà en service.

Al. 2

À l'étranger, seules les ITTC qui servent principalement au transfert du trafic lourd de marchandises à travers les Alpes par la Suisse sont éligibles à un encouragement. Seuls les volumes de transport qui concernent le transport de marchandises transalpin à travers la Suisse peuvent être pris en compte.

Al. 3

Comme jusqu'à présent, il doit être possible d'exiger un gage immobilier ou une garantie bancaire pour les contributions à fonds perdus. Cela confirme l'importance que la Confédération accorde à une exploitation à long terme et durable d'une installation ou son intérêt à celle-ci. Les garanties bancaires ne

sont acceptées que de la part d'instituts bancaires de premier ordre. Si les garanties sont fournies par des banques étrangères, celles-ci doivent disposer d'une succursale en Suisse. En outre, le lieu de juridiction doit être Berne. Les détails sont fixés dans la convention avec les exploitants d'installations conformément à l'art. 10 nLTM.

Art. 4 Conditions

Al. 1

Le principe selon lequel l'exploitant doit participer à l'investissement avec ses fonds propres correspond à la disposition de l'ordonnance en vigueur jusqu'ici. Les contributions d'investissement ne sont versées que si l'exploitant d'une installation de transbordement participe aux coûts imputables par un montant approprié de fonds propres. La Confédération tient compte d'éventuels encouragements supplémentaires des cantons ou de communes. La participation au moyen de fonds propres adéquats a pour but de garantir qu'un exploitant a suffisamment intérêt à exploiter durablement l'installation encouragée, puisqu'il participe à ses risques financiers avec une part non négligeable de fonds propres. De plus, il est ainsi garanti qu'aucune installation ne sera réalisée qu'avec des moyens de tiers (par ex. exclusivement des contributions d'investissement de la Confédération, des cantons et des communes).

Al. 2

Afin de s'assurer qu'un exploitant qui n'est pas également propriétaire d'une installation peut mettre en œuvre les projets concernés, l'OFT exige une preuve sous la forme d'un contrat ou d'une convention entre l'exploitant et le propriétaire.

Le principe selon lequel le requérant doit garantir un accès non discriminatoire à son installation ne s'applique désormais plus qu'aux ITTC, lesquelles n'ont pas d'autre but, en termes de logistique de transport, que le transbordement entre rail et route, rail et rail ou rail et bateau. Toute entreprise qui souhaite accéder à ces possibilités de transbordement doit pouvoir le faire. Les simples voies de raccordement sont exemptées de cette condition (voir l'art. 3, al. 1, let. e, nLTM et le ch. 4.1.3.5 du message relatif à la loi sur le transport de marchandises).

Al. 3

Afin de simplifier le processus, le ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises prévoit désormais que les quantités minimales de transport ne sont exigées que pour les projets de construction et d'extension dont le volume d'investissement imputable est supérieur à 5 millions de francs. Les quantités minimales fixées pour les voies de raccordement et les ITTC correspondent à la pratique actuelle qui a fait ses preuves. Les quantités minimales annuelles s'entendent au sens d'une moyenne pluriannuelle et peuvent être inférieures certaines années; la valeur moyenne de la période de surveillance pendant les dix premières années civiles complètes à compter de la mise en service ou de l'achèvement de l'installation, est déterminante.

L'OFT vérifie si les quantités minimales de transport sont atteintes pour les voies de raccordement à l'aide des données relatives aux contributions de transbordement et de chargement (voir section 2 OTM). Les exploitants d'ITTC continuent de communiquer la quantité annuelle transbordée en équivalents vingt pieds (EVP) afin de vérifier les quantités minimales.

Art. 5 Octroi d'un accès non discriminatoire

Al. 1

L'octroi des contributions est assorti de conditions. Conformément aux art. 10, al. 7, et 11, al. 4, nLTM, celles-ci comprennent notamment la garantie d'un accès non discriminatoire aux installations. Ce principe est déjà pris en compte aujourd'hui. La présente disposition concrétise la définition de l'accès non discriminatoire à ces installations au niveau de l'ordonnance. Elle s'applique désormais non seulement à l'accès aux ITTC, y compris aux voies ferrées qui y sont raccordées, mais aussi à l'ensemble des infrastructures portuaires. L'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire aux voies servant exclusivement au raccordement est abrogée.

Les let. a à d décrivent des règles uniformes pour l'attribution des capacités, la fourniture de prestations et la publication. Les obligations des propriétaires et des exploitants d'une installation concernant les modalités et l'indemnisation sont ainsi clairement définies pour toutes les installations cofinancées par la Confédération. Il est renoncé à réglementer l'égalité de traitement pour les différentes formes de transbordement dans les ITTC. Les exploitants d'installations doivent pouvoir différencier les prix entre les différentes formes de transbordement (route – rail, rail – rail, rail – bateau) en fonction des conditions du marché et de la concurrence.

Al. 2

Le contenu de l'al. 2 correspond à l'actuel al. 3 et règle la confidentialité du traitement des données de tiers par les propriétaires et les exploitants des installations.

Art. 6 Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transport ferroviaire de marchandises

Cette disposition est reprise telle quelle de l'OTM en vigueur (ancien art. 6a OTM). Elle vise à garantir que les prestations de service de fret ferroviaire de proximité à partir des gares de formation et de réception, où généralement une seule entreprise est active, sont ouvertes à toutes les entreprises. Les prestations de service de fret ferroviaire peuvent être fournies par différentes entreprises ferroviaires. Toutefois, elles feront à l'avenir l'objet de conventions sur les prestations entre la Confédération et les prestataires du TWCI, car les services de fret de proximité font partie intégrante de l'offre du TWCI. En application de cet article, les conventions sur les prestations conclues avec les prestataires peuvent donc contenir des dispositions indiquant où et avec quelles capacités les prestataires du TWCI doivent offrir des services de fret de proximité.

Comme les prestataires du TWCI ne sont en principe pas les seuls à pouvoir fournir lesdits services, cette disposition est maintenue.

Art. 7 Coûts imputables

Le ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises fournit des explications détaillées sur l'extension de la prise en compte des coûts à d'autres éléments et sur la simplification du financement.

Al. 1

Conformément à l'art. 10, al. 4, nLTM, il est désormais possible de déterminer les coûts imputables au moyen de montants forfaitaires pour chaque élément d'installation. Cette tâche incombe à l'OFT, qui peut ainsi fixer ces forfaits dans une directive afin de pouvoir déterminer simplement les éléments éligibles à l'encouragement, d'y inclure notamment des éléments de conception nouvelle qui n'étaient pas encore utilisés sur les installations et de les prendre en compte dans les coûts imputables.

En principe, seuls les éléments mentionnés dans la directive sont imputables. Les forfaits pour les différents éléments se basent sur des valeurs empiriques déterminées par une expertise externe indé-

pendante. L'OFT les vérifiera périodiquement et les adaptera le cas échéant. Il inscrira dans la directive des taux maximaux pour les éléments pour lesquels aucun forfait ne peut être déterminé, et examinera périodiquement si des éléments supplémentaires doivent y être intégrés.

Une fois le projet de directive rédigé et en cas d'adaptation, l'OFT le soumettra aux milieux intéressés pour prise de position.

Al. 2

Ce alinéa contient une liste non exhaustive des coûts non imputables. En raison de l'extension des éléments imputables pour une installation, les coûts des moyens de traction ont été supprimés de l'ancienne liste des coûts non imputables.

Al. 3

Cet alinéa correspond à l'ancien al. 4 et a été repris tel quel.

Cette réglementation correspond à la pratique en usage. Elle peut être pertinente lorsque le requérant doit acheter du terrain pour réaliser un projet. L'imputabilité des coûts d'acquisition du terrain peut également être indiquée pour éviter que des projets pour lesquels il faut acheter un terrain ne soient pas moins bien lotis que ceux bénéficiant d'un droit de superficie. La prise en charge des coûts d'acquisition du terrain ne doit cependant pas créer d'incitations inopportunes telles que la vente de terrains d'une société mère à une filiale à des prix dépassant les coûts d'acquisition initiaux.

Comme jusqu'à présent, cette réglementation ne s'applique que dans des cas particuliers, notamment pour les installations d'importance nationale en matière de politique des transports, conformément à l'art. 10, al. 3, nLTM.

Art. 8 Calcul

Le ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises fournit des explications détaillées sur la future fixation des taux de contribution.

Al. 1

Comme prévu au ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises, le taux de contribution pour les renouvellements est forfaitaire et fixé à 40 % du volume d'investissement imputable. Cette réglementation est désormais inscrite à la let. a. Elle correspond à la pratique en usage. La limite inférieure de la marge d'encouragement possible selon l'art. 10, al. 3, nLTM est appliquée, étant donné que les mesures de renouvellement n'entraînent pas d'adaptations fondamentales de l'agencement d'une installation ni de modifications déterminantes des quantités transportées.

La let. b fixe désormais le taux de contribution pour les projets de construction et d'extension dont le volume d'investissement imputable est inférieur à 5 millions de francs. Conformément au ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises, ce taux forfaitaire s'élèvera à 50 % du volume d'investissement imputable.

Pour les projets de construction et d'extension visés à la let. c, dont le volume d'investissement imputable est supérieur à 5 millions de francs, le taux de contribution se situe entre 40 et 60 %.

Pour les projets de construction et d'extension que la conception relative au transport de marchandises qualifie d'importance nationale en matière de politique des transports, indépendamment du volume d'investissement imputable, le taux de la contribution peut être porté à 80 % (let. d).

Al. 2

En ce qui concerne les installations visées à l'al. 1, let. c et d, pour lesquelles l'OFT dispose d'une marge d'appréciation pour déterminer le montant de la participation en pourcentage de la Confédération, l'OFT fixe les critères de calcul dans une directive. La directive tient alors compte des critères définis à l'art. 10, al. 5, nLTM. La contribution d'investissement pour les projets visés à la let. c s'élève toujours à au moins 2,5 millions de francs. Une fois le projet de directive établi et en cas d'adaptations, l'OFT le soumet aux milieux intéressés pour prise de position.

Pour les ITTC, le pourcentage de participation de la Confédération dépend notamment des volumes transportés et de leur contribution à la réalisation des objectifs de la politique des transports. Si un projet apporte une contribution pertinente *par rapport aux coûts imputables*, une majoration en pourcentage est prise en compte pour ce critère. La directive détermine les volumes de transport à convenir. En raison des contributions considérables de la Confédération à l'investissement, un coefficient d'utilisation de la capacité estimée de l'installation doit être fixé comme valeur d'étalonnage.

Al. 3

L'al. 3 correspond à l'ancien al. 4 et a été repris tel quel de l'ancienne ordonnance.

Les avantages que des tiers retirent par ailleurs d'un projet sont dûment pris en compte dans le calcul des contributions d'investissement et peuvent entraîner une réduction de la contribution d'investissement fédérale, de sorte que celle-ci peut tomber en dessous du niveau prévu par la loi. Le Conseil fédéral s'attend à ce qu'un tiers qui bénéficie d'un avantage grâce à un projet participe de manière appropriée aux coûts d'investissement. On pense par exemple à la réalisation de mesures d'amélioration de la sécurité qui bénéficient également à des tiers (par ex. mesures de séparation des courants de trafic). L'évaluation se fait au cas par cas.

Art. 9 Offre

Al. 1

La relation entre la Confédération et les exploitants d'installations de transbordement et de chargement est désormais régie par des conventions quadriennales conformément à l'art. 10, al. 6, LTM.

Al. 2

La base de l'accord est une offre contraignante du requérant, soumise via un processus standardisé et numérisé défini par l'OFT.

L'élément le plus important de l'offre est un plan d'investissement pluriannuel couvrant la période de la convention, dont la base est constituée par les éléments imputables énumérés dans la directive. Le plan d'investissement doit être généré directement dans l'application numérique de l'OFT. Il sert de base pour déterminer la contribution d'investissement de la Confédération pour une période de convention correspondante. D'autres documents à remettre avec l'offre sont définis dans cet article. Ces documents correspondent à ceux qui devaient déjà être remis à l'OFT avec une demande d'investissement pour une installation.

Il n'est plus nécessaire d'indiquer les quantités de transport prévisionnelles que pour les projets dont le volume d'investissement imputable est supérieur à 5 millions de francs. Celles-ci doivent être au moins égales à la quantité minimale de transport de 720 wagons chargés pour les voies de raccordement (moyenne sur les cinq années de prévision) et de 5000 unités de conteneurs standard (EVP) pour les ITTC (moyenne sur les dix années de prévision). Seules sont déterminantes les quantités qui ne sont

pas transportées de toute façon par le rail en vertu de dispositions légales ou de charges contenues dans les autorisations de construire ou d'exploiter.

Al. 3

Pour les offres concernant des installations dont le volume d'investissement imputable est supérieur à 5 millions de francs, il faut fournir des documents supplémentaires, ce qui garantit un examen approfondi de ces projets afin de permettre l'évaluation des critères définis à l'art. 10, al. 5, nLTM pour la fixation du taux de contribution.

Al. 4

Jusqu'à présent, la réglementation était définie dans un guide et une instruction interne. Désormais, elle se fera au moyen d'une directive de l'OFT.

Al. 5

L'al. 5 a été repris tel quel. Cette disposition permet à l'OFT de procéder à un examen approfondi des offres en fonction des risques.

Art. 10 Convention

La relation entre la Confédération et les exploitants d'installations de transbordement et de chargement en vue du versement de contributions d'investissement est désormais réglée dans le cadre d'une convention quadriennale entre l'OFT et l'exploitant de l'installation, conformément à l'art. 10, al. 6, nLTM. Pour les voies de débord, les conventions sont conclues uniquement avec les exploitants d'installations de transbordement et de chargement.

Al. 1

L'al. 1 précise avec qui l'OFT peut conclure des conventions, lesquelles sont conclues exclusivement avec les exploitants de voies de raccordement et d'ITTC. Aucune convention n'est conclue avec les propriétaires qui n'exploitent pas eux-mêmes leur voie de raccordement. L'art. 4, al. 1, pOTM définit qui est considéré comme exploitant.

Al. 2 et 3

Les conventions pour les installations existantes sont généralement conclues avant le début d'une période de crédit d'engagement et synchronisées en principe avec la durée de validité des crédits d'engagement visées à l'art. 10, al. 9, nLTM. En particulier pour les constructions et les remises en service d'installations, ainsi qu'en cas de changement d'exploitant, il doit être possible de conclure des conventions à tout moment. La durée des conventions conclues pendant la validité d'un crédit d'engagement prend fin à l'expiration de la période dudit crédit d'engagement.

L'al. 4 définit les principaux éléments matériels de la convention. Les investissements à réaliser résultent de l'offre soumise par voie électronique (dans l'application numérique spécialisée ad hoc). Elle contient tous les éléments qui seront construits, acquis ou renouvelés pendant la durée de la convention. Les travaux doivent être réalisés si possible conformément à la planification des investissements, un report des travaux en cours d'année pendant la durée de la convention est autorisé. La contribution d'investissement annuelle («parts annuelles»), importante pour la planification des ressources, est calculée sur la base de la planification des investissements. Les contributions d'investissement sont versées sur la base des travaux effectivement réalisés et se calculent à partir des forfaits ou des taux maximaux définis pour les éléments exécutés. Si les coûts réels dépassent la contribution d'investisse-

ment fixée dans la convention pour l'année concernée, le versement est effectué sous réserve des propositions de crédit annuelles et des décisions de crédit des organes compétents de la Confédération concernant le budget et les finances.

L'installation doit être entretenue pendant toute sa durée de vie de 20 ans de manière à garantir à tout moment un déroulement sûr de l'exploitation, même si l'installation n'est pas utilisée pour le transport de marchandises. La durée de vie peut être réduite pour certains éléments tels que les appareils de transbordement mobiles; la durée de vie réduite est réglée dans la directive de l'OFT.

Pour les installations dont le volume d'investissement imputable est supérieur à 5 millions de francs, il est convenu, comme auparavant, d'une quantité de transport à fournir et d'une période de surveillance correspondante de 10 ans. Il est possible de convenir d'une quantité minimale de transport.

Les modalités relatives aux contributions de transbordement et de chargement sont également réglées, par exemple les déclarations de quantité dans l'application numérique, les modalités de paiement et, le cas échéant, la transmission à d'autres chargeurs.

Al. 5

L'al. 5 règle la procédure à suivre en cas de non-application des mesures mentionnées dans la convention: dans ce cas, l'allocation devient caduque.

L'allocation de contribution devient caduque en ce qui concerne les mesures convenues qui n'ont pas été mises en œuvre pendant la durée de la convention. Les requérants ont toutefois la possibilité de demander à nouveau ces mesures pour la période de convention suivante. Les mesures commencées mais non terminées ni décomptées pendant la durée de la convention sont reportées sur la convention suivante.

Al. 6 et 7

L'al. 6 doit permettre d'adapter les conventions pendant la durée initialement convenue. Les exploitants peuvent, si nécessaire, adapter les offres pendant la durée de la convention jusqu'à une date de référence définie par l'OFT.

Ainsi, il est garanti que l'on puisse réagir à des événements non prévisibles, à des mesures non planifiables sur les installations et à d'autres circonstances en évolution, y compris aux surcoûts. Les exploitants sont tenus d'annoncer et de justifier immédiatement à l'OFT ces modifications imminentes dues à des circonstances imprévues ainsi que les surcoûts. L'OFT doit approuver ces modifications avant leur mise en œuvre.

Si des adaptations sont nécessaires et justifiées, l'OFT établit une nouvelle convention pour la durée résiduelle du crédit d'engagement. Si les délais pour l'établissement d'une nouvelle convention sont trop courts et que des mesures urgentes doivent être mises en œuvre, l'OFT délivre à cet effet une autorisation pour l'acquisition anticipée ou le début anticipé des travaux. Aucune contribution d'investissement n'est allouée après le début des travaux, après la commande ou après l'acquisition.

Art. 11 Versement

Cet article régit le processus de versement des contributions d'investissement allouées. Les versements ne sont effectués que pour les mesures convenues et mises en œuvre. Pour ce faire, l'exploitant doit saisir les mesures mises en œuvre dans l'application numérique de l'OFT. Les mesures commencées qui ne peuvent pas encore être décomptées sont reportées sur la prochaine convention.

Afin de simplifier le processus, les acomptes ne seront versés que pour les projets dont la contribution d'investissement allouée est supérieure à 5 millions de francs.

Les détails concernant les conditions et le processus de versement sont définis dans la directive de l'OFT.

Art. 12 Remboursement

Al. 1, 2 et 3

Dans le cadre de la simplification de la procédure de versement des contributions d'investissement et d'après les expériences tirées de la pratique, les possibilités de rembourser des contributions d'investissement versées seront particulièrement axées sur les constructions et les extensions. Si, dans le cadre d'un projet de construction ou d'extension d'un volume d'investissement imputable de plus de 5 millions de francs, la quantité minimale de transport est convenue, le remboursement intégral selon l'al. 1 est exigé si cette quantité n'est pas atteinte. En effet, la condition indispensable aux contributions d'investissement ne serait alors pas remplie.

Si un projet de construction ou d'extension d'un volume d'investissement imputable de plus de 5 millions de francs atteint la quantité minimale, mais pas la quantité de transport convenue, une demande de remboursement n'est possible qu'au prorata, jusqu'à un minimum de 40 % des coûts effectivement versés. Si la contribution minimale a été abaissée (par ex. du fait d'avantages de tiers), c'est la contribution adaptée qui s'applique.

Afin que les contributions d'investissement versées pour les nouvelles constructions et les extensions aient un effet durable, l'installation doit être maintenue en état de fonctionnement pendant une durée de vie d'au moins 20 ans. Si cette condition n'est pas remplie, un recouvrement proportionnel a lieu. Le calcul du recouvrement est réglé dans la directive (et doit en principe correspondre à la pratique en usage pour les nouvelles constructions et les extensions).

L'aptitude à l'exploitation est réputée acquise lorsque l'exploitant

- a) dispose d'un aperçu actuel de l'état de l'installation, notamment du plan des voies et de la ligne de contact ainsi que des autres éléments de l'installation et des ouvrages d'art;
- b) a exécuté toutes les mesures d'entretien ainsi que les mesures techniques ou d'exploitation nécessaires à une exploitation sûre de l'installation;

a mis à jour les prescriptions d'exploitation et les a transmises à toutes les personnes concernées.

Les renouvellements permettent de maintenir une installation en état de fonctionnement et de prolonger sa durée de vie initiale de 20 ans. Dans ce cas, la Confédération renonce à une nouvelle option de recouvrement, également dans le but de simplifier le processus.

Comme par le passé, aucun intérêt n'est perçu sur les recouvrements. Font exception les recouvrements selon l'art. 12, al. 5, pOTM.

Al. 4

Si, dans le cas de nouvelles constructions ou d'extensions, un changement d'exploitant intervient au cours de la durée de vie de vingt ans et que le nouvel exploitant ne souhaite pas reprendre les obligations ou qu'aucun nouvel exploitant n'est trouvé, un remboursement proportionnel est effectué. Le calcul du remboursement est réglé dans la directive.

Al. 5

Si, dans le cadre de l'examen de l'accès non discriminatoire aux installations subventionnées par la Confédération, la Commission des chemins de fer Railcom constate qu'une installation n'est pas mise à la disposition de tiers de manière non discriminatoire, la Confédération peut exiger le remboursement de tout ou partie des contributions d'investissement versées pour cette installation. Pour déterminer le type et le montant de la récupération, l'évaluation se fait au cas par cas. En vertu de l'art. 28, al. 2, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS 616.1), un intérêt annuel de 5 % à partir du versement sera perçu.

Dans des cas de rigueur, la Confédération, représentée par l'OFT, peut renoncer totalement ou partiellement à un recouvrement. C'est le cas, par exemple, lorsque les volumes de transport ne sont pas atteints en raison de restrictions de capacité de l'infrastructure ferroviaire non connues au moment du dépôt de la demande ou de prescriptions des autorités qui limitent la capacité de l'installation.

Section 2 Contributions de transbordement et de chargement

Conformément au ch. 4.1.3.5 du message concernant la loi sur le transport de marchandises, une contribution de transbordement et de chargement doit inciter à utiliser davantage le fret ferroviaire ou à recourir à des prestations de fret ferroviaire dans le cadre de chaînes de transport multimodales. La section 2 du pOTM régit les dispositions relatives aux contributions de transbordement et de chargement sur la base de l'art. 14 nLTM.

Art. 13 Bénéficiaires

Al. 1

Les contributions de transbordement et de chargement sont versées aux exploitants de voies de raccordement et d'ITTC. Quiconque correspond à la définition de l'art. 4, al. 2, OTM est considéré comme exploitant desdites installations.

Al. 2

Les contributions de transbordement et de chargement pour les wagons chargés réceptionnés ou expédiés sur des voies de débord sont versées à la personne à laquelle sont facturés les frais de transport du fret.

Art. 14 Base de calcul

Al. 1

La contribution de transbordement et de chargement est payée par wagon chargé réceptionné ou expédié. Le wagon ferroviaire est l'unité de mesure qui est déjà enregistrée aujourd'hui sur chaque installation de transbordement et de chargement. En se basant sur le wagon ferroviaire, on évite que les chargeurs de marchandises lourdes et donc plutôt adaptées au transport ferroviaire soient avantagés. Le wagon ferroviaire est également la taille de contenant que les entreprises de transport ferroviaire proposent sur le marché en tant que prestation. Afin d'éviter de désavantager par exemple les wagons double poche, les wagons ferroviaires à plus de deux bogies sont considérés comme deux wagons pour le calcul des contributions de transbordement et de chargement.

Al. 2

Les discussions menées jusqu'à présent avec les acteurs de la branche n'ont pas permis de dégager une image unifiée quant à la forme qu'ils souhaitent donner aux contributions de transbordement et de chargement. Certains ont signalé qu'ils préféreraient qu'il n'y ait pas de plafond. Par conséquent, il est possible de définir la base de calcul et le montant des contributions selon *deux variantes*:

L'al. 2 définit le nombre maximal de wagons ferroviaires qui donnent droit au paiement de la contribution de transbordement et de chargement sur les voies de raccordement.

Aucun plafond n'est fixé pour les ITTC ni les voies de débord, étant donné que ces installations ne servent pas directement à un processus logistique en amont ou en aval, mais que seule la fonctionnalité du transbordement de marchandises est au premier plan.

Variante 1: le montant de la contribution de transbordement et de chargement de 40 francs par wagon chargé réceptionné et expédié s'oriente sur le remboursement actuel de la RPLP pour les parcours initiaux et terminaux du transport combiné non accompagné (TCNA). Il ne peut être maintenu que si une limite supérieure est introduite pour le nombre de wagons donnant droit à la contribution, à savoir 8000 wagons par installation de voies de raccordement.

Variante 2: si l'on renonce à la limite supérieure de 8000 wagons, l'al. 2 est supprimé. Mais la conséquence directe est que le montant de la contribution de l'art. 15, al. 1, doit être réduit à 29 francs. Il existe des installations qui disposent de volumes de transport par rail comparativement très élevés. En raison de restrictions budgétaires, le montant de la contribution devrait être réduit si l'on renonçait à un plafond en raison du nombre élevé de wagons supplémentaires donnant droit à une contribution.

Al. 3

Seules les quantités qui ne doivent pas être transportées par rail en raison de dispositions légales ou de charges résultant des autorisations de construire ou d'exploiter doivent être prises en compte pour le paiement de la contribution de transbordement et de chargement. L'objectif de cette contribution est d'inciter à utiliser davantage le fret ferroviaire ou à l'utiliser dans des chaînes de transport multimodales. Subventionner des volumes qui doivent de toute façon être transportés par rail n'est pas approprié pour atteindre l'objectif mentionné.

Art. 15 Montant des cotisations

Al. 1

L'al. 1 fixe le montant de la contribution par wagon chargé réceptionné ou expédié. Un montant de 40 francs (*variante 1*) s'inspire du remboursement actuel de la RPLP pour les véhicules du TCNA. Un wagon traditionnel peut transporter 2 EVP, ce qui justifie la fixation de la contribution de transbordement et de chargement à 40 francs. Afin d'éviter de désavantager par exemple les wagons double poche, les wagons à plus de deux bogies sont considérés comme deux wagons pour le calcul des contributions de transbordement et de chargement. *Dans la variante 2, la contribution s'élève à 29 francs.*

Al. 2

En principe, la contribution de transbordement et de chargement fixée à l'al. 1 s'applique par wagon chargé réceptionné ou expédié. L'al. 2 permet à l'OFT, en cas d'augmentation ou de réduction du budget relatif au crédit pour les contributions de transbordement et de chargement, d'adapter le montant de la contribution proportionnellement à l'augmentation ou à la réduction.

Art. 16 Conditions

Al. 1 et 2

La conclusion d'une convention au sens de l'art. 10 pOTM est une condition préalable pour que les exploitants de voies de raccordement et d'ITTC puissent bénéficier de contributions de transbordement et de chargement. Les modalités de traitement de ces contributions seront intégrées dans ces conventions et le processus sera également numérique via l'application développée à cet effet. En particulier,

les conventions règlent le reversement des contributions de transbordement et de chargement par les exploitants aux expéditeurs et aux destinataires.

Il n'est pas nécessaire de conclure une convention au sens de l'art. 10 pOTM pour les contributions de transbordement et de chargement sur des voies de débord. Le versement des contributions se fait au moyen de la saisie des données par le requérant dans l'application numérique.

Al. 3

Pour les voies de raccordement, les contributions de transbordement et de chargement ne doivent être versées que si ces voies reçoivent ou expédient au moins 720 wagons chargés par an. Pour les nouvelles constructions et les voies de raccordement remises en service, cette limite inférieure ne doit s'appliquer qu'à partir de la sixième année d'exploitation. Cela permet d'encourager ces installations dès la phase de montée en puissance sur la base de contributions de transbordement et de chargement. Il s'agit ainsi d'inciter à intégrer durablement le fret ferroviaire dans les processus de transport et de logistique.

Al. 4

L'OFT définira dans une directive le processus et les délais de versement des contributions de transbordement et de chargement. La directive fixera notamment le processus de dépôt des demandes, la périodicité des versements, l'intégration des contributions de transbordement et de chargement dans les conventions visées à l'art. 10, al. 6, nLTM ainsi que le processus de contrôle de plausibilité des wagons annoncés.

Art. 17 Attestation

L'art. 17 autorise l'OFT à exiger des bénéficiaires de contributions tous les documents et justificatifs essentiels pour le versement des contributions. Lesdits bénéficiaires doivent conserver les documents et justificatifs essentiels au paiement pendant une période de cinq ans à compter de la réception des contributions de transbordement et de chargement.

Section 3 Contributions d'investissement pour des innovations techniques en matière de transport de marchandises par rail et par voie navigable

Art. 18 Conditions

La nLTM maintient le principe selon lequel la Confédération peut participer aux innovations techniques dans le fret ferroviaire. En outre, elle crée la possibilité d'accorder également des contributions fédérales à des innovations techniques dans le transport de marchandises par voie navigable. Afin de remplir les objectifs de la nLTM, les contributions d'investissement pour les innovations techniques ne sont accordées que si elles permettent de rendre le transport de marchandises plus efficient ou plus respectueux des ressources, d'acquérir des connaissances supplémentaires à cet égard dans le cadre d'essais ou d'applications-pilotes ou de soutenir et d'accélérer la migration vers de nouvelles normes reconnues par les acteurs de la branche et susceptible d'être mises en œuvre en commun.

Art. 19 Coûts imputables

Les coûts pertinents pour la détermination du montant de la contribution sont définis. Étant donné que les charges propres liées à la réalisation d'applications-tests ou -pilotes ou de migrations techniques peuvent prendre une ampleur significative, elles sont également imputables si elles sont indispensables. La mention des coûts non imputables distingue clairement les investissements imputables des dépenses engagées dans le cadre de travaux de recherche et de développement pour une innovation technique.

Art. 20 Demande

Pour être considérées comme des innovations éligibles à l'encouragement, les demandes de contributions d'investissement doivent démontrer un bénéfice durable pour le transport de marchandises par rail ou par voie navigable. Il faut en outre démontrer que l'innovation ne serait pas réalisable sans l'aide fédérale. Les documents mentionnés ici correspondent à la pratique en usage et doivent permettre d'évaluer l'imputabilité. Comme il s'agit d'innovations et donc de développements futurs, la possibilité générale de déposer une demande doit être maintenue aussi ouverte que possible.

Al. 3

Afin d'évaluer le contexte, l'évaluation et l'impact d'une innovation, l'OFT consulte les acteurs de la branche avant de prendre sa décision. Cette procédure vise à garantir que les avantages de l'innovation ne profitent pas exclusivement à une seule entreprise, mais au transport de marchandises par rail ou par voie navigable dans son ensemble. À cette fin, l'OFT a mis en place depuis plusieurs années déjà un comité d'experts de la branche sur les innovations techniques dans le transport de marchandises.

Art. 21 Allocation

Comme jusqu'à présent, l'OFT peut allouer la contribution d'investissement par voie de décision. La possibilité de le faire par voie de conventions est désormais prévue, afin de pouvoir réagir de manière plus flexible aux nouvelles connaissances, notamment dans le cas de projets plus longs et plus complexes.

Al. 2

L'objectif de cette disposition est d'éviter qu'un même état de fait puisse être encouragé par plusieurs instruments de promotion des pouvoirs publics.

La limitation actuelle du taux de contribution maximal à 60 % est supprimée, car elle est désormais fixée au niveau de la loi.

Art. 22 Rapport

Cette disposition correspond à la réglementation en usage et garantit que les bases d'une innovation technique et les enseignements tirés de son utilisation sont mis à la disposition de toutes les milieux intéressés, de sorte que le plus grand nombre possible d'acteurs puissent profiter de l'innovation.

Section 4 Contributions d'investissement dans l'attelage automatique numérique

Art. 23 Contributions d'investissement

La future participation financière de la Confédération aux contributions d'investissement pour l'attelage automatique numérique (DAC) repose sur des principes clairs. La Confédération verse une contribution d'investissement forfaitaire unique à l'équipement des wagons sous forme de contributions à fonds perdus pour la transformation du matériel roulant.

Les véhicules immatriculés en Suisse et détenus par une entreprise ayant son siège en Suisse pourront bénéficier d'un soutien financier. En attendant que les autres pays européens mettent en œuvre des encouragements équivalents, cela permet d'éviter des subventions doublées.

Art. 24 Conditions

Le cofinancement est accordé à condition que les véhicules soient clairement identifiables par leur numéro d'immatriculation (let. a) et qu'ils soient inscrits avec leurs indications complètes (let. b) au registre des véhicules admis conformément à l'art. 17a de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)².

Art. 25 Fonctionnalités du DAC

Les fonctionnalités qui doivent être mises en œuvre avec le DAC dépendent des normes européennes relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Comme celles-ci ne sont pas encore disponibles, cet article présente les fonctionnalités convenues à ce jour dans le cadre du projet européen «European DAC Delivery Programme» (EDDP), qui doivent être intégralement intégrées pour bénéficier des contributions d'investissement.

Art. 26 Montants des contributions d'investissement

Les réponses reçues dans le cadre de la consultation «Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse»³ ainsi que lors de divers entretiens avec la branche n'ont pas permis de dégager une image unifiée de la détermination des contributions d'encouragement du DAC. Certains saluent l'échelonnement des subventions en fonction de l'âge des wagons, d'autres le rejettent. C'est pourquoi la fixation des montants de la contribution d'encouragement a été étudiée sous la forme de *deux variantes*.

La variante 1 reflète l'optimisation du parc de véhicules présentée dans le message concernant la loi sur le transport de marchandises, grâce à des taux d'encouragement échelonnés en fonction de l'année de construction des wagons. Les wagons construits entre 1995 et 2009 bénéficient d'un encouragement réduit (de 5000 francs), les wagons plus récents construits à partir de 2010 bénéficient de l'encouragement complet de 10 000 francs.

Dans la variante 2 de cet article, on pourrait renoncer à l'échelonnement de la subvention en fonction de l'année de construction des wagons, ce qui conduirait à un montant de 8000 francs par wagon construit à partir de 1995. À l'al. 1, le montant de la contribution serait par conséquent de 8000 francs, et l'al. 2 serait supprimé.

Dans les deux variantes, on renonce à encourager les wagons construits avant 1995. Même ainsi, la plupart des wagons actuellement nécessaires pour la Suisse sont pris en compte. À la fin de la migration, les wagons transformés les plus anciens auront 37 ans.

Le Conseil fédéral attend de l'échelonnement prévu dans la variante 1 une poussée d'optimisation par la réduction et le renouvellement du parc de wagons, l'augmentation de la prestation kilométrique des wagons, des rotations plus rapides etc., et propose de mettre en œuvre la variante 1. La variante 2 n'est pas retenue.

Le montant de la subvention pour les locomotives est fixé à 75 000 francs, à condition que celles-ci soient encore en service pendant au moins 5 ans après la fin de la migration. Dans l'état actuel de la planification, cela correspond à l'année 2042.

Art. 27 Demande

L'art. 27 précise la procédure et les données sur lesquelles se fonde une demande de cofinancement. Aux termes de l'al. 1, la demande doit être soumise à l'OFT. L'OFT statue sur la demande conformé-

² RS 742.101

³ [Procédures de consultation terminées - 2022 | Fedlex](#)

ment à l'al. 5. La demande doit contenir une liste des véhicules avec leur numéro d'immatriculation respectif ainsi que l'année de construction de chaque véhicule (al. 2). Au besoin, l'OFT peut exiger d'autres documents conformément à l'al. 3.

Art. 28 Allocation

L'OFT alloue les contributions d'investissement aux détenteurs de véhicules au moyen d'une décision d'allouer une contribution. La décision mentionne au moins les véhicules dont l'équipement est financé, avec leur numéro d'immatriculation.

Art. 29 Coordination des travaux d'équipement

Pour que l'équipement DAC, dans le secteur très segmenté du transport de marchandises, puisse se dérouler de manière coordonnée et sans grandes pertes de qualité pendant une période de transition définie, une organisation interentreprises, appelée «gestion du déploiement», sera mise en place dans la branche pour planifier, piloter et surveiller l'ensemble de l'équipement. Elle peut également prendre en charge l'ingénierie au niveau supérieur. L'unité organisationnelle à créer peut se voir confier des tâches de gestion de la migration par l'OFT en vertu de l'al. 2. Les tâches sont consignées par écrit et convenues de manière contraignante conformément à l'al. 3. Outre les tâches de gestion de la migration et les prestations d'ingénierie, l'organisation peut également se voir confier, conformément à l'al. 4, la tâche de traiter les contributions d'investissement allouées dans le cadre des décisions d'allouer une contribution. Elle est libre d'assumer d'autres tâches en dehors du champ d'application de la loi.

Conformément à l'arrêté fédéral du 6 mars 2025 relatif au crédit d'engagement destiné à l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport ferroviaire de marchandises (FF 2024 303), le DETEC dispose, du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2032, d'un crédit d'engagement de 20 millions de francs pour les dépenses subordonnées de biens et services. Ainsi, la coordination et l'organisation des travaux d'équipement peuvent être confiées à l'unité organisationnelle créée à cet effet et financées. Pour les tâches prévues, des contributions d'investissement sont allouées sous la forme de contributions à fonds perdus. Elles sont régies par le droit des subventions et non par les dispositions de la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP)⁴.

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

Art. 30 Conditions

La nLTM crée la base permettant à la Confédération d'allouer des contributions d'investissement pour des véhicules respectueux du climat qui circulent sur le rail et sur les voies navigables.

Afin de remplir les objectifs de la nLTM, les contributions d'investissement ne sont allouées aux véhicules respectueux du climat que si elles permettent de réduire notablement les gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques lors de la fourniture de prestations ou si les bateaux de marchandises sur le Rhin sont adaptés au débit d'étiage. Elles peuvent être allouées aux bateaux à marchandises de la navigation intérieure aussi bien neufs qu'anciens et transformés. Si des bateaux à marchandises adaptés au débit d'étiage sur le Rhin sont subventionnés, ils doivent également être respectueux du climat.

Les véhicules doivent être immatriculés en Suisse. Les bateaux à marchandises doivent battre pavillon suisse. Les bateaux de la navigation hauturière sont exclus.

Art. 31 Contributions d'investissement

⁴ RS 172.056.1

La Confédération peut verser les contributions d'investissement sous forme de contributions à fonds perdus. Conformément à l'al. 2, le montant des contributions est déterminé, pour les embarcations, en fonction du surcoût de l'investissement dans un véhicule équipé de moteurs à faibles émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'investissement dans un véhicule traditionnel, ainsi que de la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. Le taux de contribution de la Confédération, compte tenu de l'intérêt propre du requérant, s'élève au maximum à 50 % des surcoûts visés à l'al. 2.

L'al. 3 précise que le taux de contribution de la Confédération tient compte de l'intérêt propre du requérant et que la contribution peut atteindre au maximum 50 % des coûts supplémentaires visés à l'al. 2.

Art. 32 Demande

Les demandes de contributions d'investissement doivent démontrer une réduction significative des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques lors de la fourniture de prestations par rail ou par voie navigable ou, pour les bateaux du Rhin, une aptitude à naviguer en basses eaux. Il doit en outre être démontré que l'innovation ne serait pas réalisable sans l'aide fédérale.

Pour les bateaux, le montant de la contribution est déterminé en fonction du surcoût de l'investissement dans un véhicule équipé de moteurs à faibles émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'investissement dans un véhicule classique, ainsi que de la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. Qu'il s'agisse d'une nouvelle acquisition ou d'une transformation, la demande doit être accompagnée des éléments suivants:

- a) Un devis pour une motorisation à faible émission de gaz à effet de serre ainsi qu'une offre comparative pour une motorisation traditionnelle (diesel).
Sur le devis ou l'offre comparative, les postes déterminants pour la propulsion⁵ et leurs montants doivent être indiqués séparément. Pour la propulsion traditionnelle, la puissance totale du moteur [kW] doit être indiquée. Pour la propulsion à faible émission de gaz à effet de serre, la capacité des batteries [kWh] et la puissance totale du moteur électrique [kW] doivent être indiquées. Pour les applications utilisant des piles à combustible à hydrogène, la quantité d'hydrogène stockée [kg], la puissance FCE [kW] et la capacité des batteries [kWh] doivent être indiquées.
- b) Fiche technique du bateau comprenant au moins les données suivantes:
Dimensions principales, nombre de moteurs, puissance totale des moteurs, vitesse, capacité de charge.

Art. 33 Allocation

L'OFT peut garantir la contribution d'investissement par voie de décisions ou de conventions qui fixent également le taux de contribution, les coûts imputables et le montant maximal de l'aide financière.

Al. 2

L'objectif de cette disposition est d'éviter qu'un même état de fait puisse être encouragé par plusieurs instruments de promotion des pouvoirs publics.

Section 6 Contributions d'exploitation

Art. 34 Transport combiné à travers les Alpes

Le texte de la disposition est largement repris de l'OTM en vigueur.

⁵ Dans les deux cas, les exigences applicables doivent être prises en compte conformément aux règles de sécurité actuellement en vigueur.

Afin d'atteindre l'objectif de transfert de la route au rail selon la loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)⁶, la Confédération peut adopter des mesures d'encouragement sur la base de l'art. 8 LTTM. Le Parlement a accordé un plafond de dépenses pour le TCNA transalpin qui court jusqu'à fin 2030. Une enveloppe financière distincte finance l'encouragement de la chaussée roulante jusqu'en 2028. C'est pourquoi la disposition selon laquelle la Confédération doit prévoir des périodes pluriannuelles pour la procédure de commande de la chaussée roulante est également supprimée.

Art. 35 Participation fédérale aux commandes des cantons

La Confédération participe aux commandes des cantons pour des offres de fret ferroviaire par des chemins de fer à voie étroite. Un crédit d'engagement de quatre ans sera introduit à partir de 2026. Il prévoit une participation fédérale de dix millions de francs par an au lieu de six actuellement. La contribution fédérale maximale ne doit pas dépasser la part en pourcentage fixée par l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)⁷ (art. 12 nLTM, art. 16 pOTM).

La procédure de commande est en principe annuelle. La révision de l'art. 12, al. 5, LTM introduit la possibilité d'une période de commande de deux ans. Les cantons sont responsables de l'exécution de la commande et décident donc de la durée des périodes de commande. Le Conseil fédéral estime toutefois que seule une procédure de commande uniforme pour tous les cantons est appropriée. En outre, les périodes de commande doivent être harmonisées avec celles du transport régional de voyageurs (art. 12, al. 5, nLTM).

Les demandes des cantons à la Confédération dépassaient à chaque fois le crédit disponible. La répartition des fonds fédéraux entre les entreprises de transport ferroviaire (ETF) constitue donc un défi. Une comparaison transversale objective entre les différentes ETF n'est guère possible en raison de leurs différences structurelles. Par exemple, la Wengernalpbahn WAB transporte 72 962 tonnes-kilomètres (tkm) sur un tronçon de 4 km, alors que le Chemin de fer rhétique (RhB) transporte 39 989 000 tkm sur environ 384 km (chiffres prévisionnels tirés des demandes 2025). Une répartition des fonds basée sur les tonnages planifiés ou par kilomètre n'est donc pas réalisable.

Les participations de la Confédération se poursuivent donc dans le cadre actuel. L'art. 16 pOTM reste donc inchangé.

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

Art. 36

Le contenu de cet article décrit l'encouragement financier du chargement des automobiles par la Confédération. Il est repris tel quel en substance mais la formulation est adaptée sur le plan linguistique et complétée par un renvoi aux dispositions applicables en matière de versement des contributions d'investissement. C'est pourquoi le nouvel al. 2 contient une référence à l'art. 18 LUMin, qui prévoit à son tour que les art. 10, 11 et 12 de la nLTM sont applicables. Comme ces articles de la nLTM disposent que les contributions d'investissement sont désormais convenues, des conventions sont également conclues en ce qui concerne l'encouragement financier du chargement des automobiles. De plus, les renvois aux dispositions de l'OITRV sont mis à jour.

Chap. 3 Voies de raccordement

⁶ RS 740.1

⁷ RS 745.16

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

Art. 37 Octroi du raccordement

Le texte de cette disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur. Elle s'applique en cas de projet de nouveau raccordement. L'art. 20, al. 1 et 2, nLTM indique quand le gestionnaire de l'infrastructure doit accorder le raccordement, et l'art. 34, al. 2, pOTM précise en outre qu'un raccordement n'est accordé sur le tracé en pleine voie que dans des cas particuliers dûment justifiés. La possibilité d'octroyer le raccordement doit être clarifiée suffisamment tôt avec le gestionnaire d'infrastructure. La protection juridique en cas de décision de principe négative est déterminée par l'art. 30 nLTM.

Art. 38 Réglementation contractuelle

Les réglementations actuelles sur le contrat relatif aux voies de raccordement sont précisées et complétées en matière de rapports de propriété et de responsabilités.

Al. 1

Le contrat relatif aux voies de raccordement conclu entre le gestionnaire d'infrastructure et le raccordé direct à la suite d'une décision de principe positive ou d'une décision correspondante de l'OFT (art. 22, al. 1, nLTM) doit notamment régler les tâches et les responsabilités concernant la construction, le démantèlement, l'exploitation et la maintenance du dispositif de raccordement. Est considéré comme raccordé direct l'entreprise dont le dispositif de raccordement est directement raccordé à l'infrastructure du gestionnaire d'infrastructure. Les raccordés amont et en aval doivent également conclure des conventions sur les mêmes points (voir art. 22, al. 3, nLTM). La protection juridique est régie par l'art. 30 nLTM.

L'al. 2 définit qui est considéré comme raccordé. Comme souvent, dans la pratique, le propriétaire de l'installation n'est pas nécessairement l'exploitant effectif, c'est celui qui exploite effectivement l'installation qui est considéré comme l'exploitant. Dans ce cas, il doit régler par contrat sa relation avec le propriétaire de l'installation.

Art. 39 Modification, fermeture temporaire et démantèlement du dispositif de raccordement

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

Al. 1

Toute modification ou fermeture temporaire d'un dispositif de raccordement doit être notifiée au raccordé un an à l'avance, ce qui lui permet de prendre les dispositions nécessaires. Cette disposition importe notamment lorsque le raccordement au réseau ne peut pas être assuré temporairement en raison de travaux effectués sur le dispositif de raccordement. Par adaptation, on entend notamment aussi le renouvellement de l'aiguille de raccordement. Il est explicitement mentionné que les éventuelles modifications découlant de la modification du dispositif de raccordement 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 relatifs aux voies de raccordement est négligée.

Al. 2

Pour des raisons de sécurité juridique, la résiliation du contrat relatif aux voies de raccordement et le démantèlement de l'aiguille de raccordement doivent être effectués au coup par coup. Le préavis d'un an permet au raccordé de prendre les mesures nécessaires en raison de la perte du raccordement à la voie (art. 27, al. 2, let. a, OTM). Il en va de même pour les cas couverts par l'art. 27, al. 2, let. b, OTM, dans lesquels l'aiguille de raccordement est encore physiquement présente, mais n'est plus intégrée /

vissée du côté du poste d'enclenchement et ne peut donc plus être empruntée. Cela concerne notamment les cas où il n'y a pas de changement de propriétaire de l'aiguille de raccordement et où le gestionnaire d'infrastructure ne peut pas la retirer facilement (art. 27, al. 3, nLTM).

On peut également imaginer des adaptations de la ligne de contact par le gestionnaire d'infrastructure qui octroie le raccordement, ce qui empêcherait de fait le raccordé ne disposant que de véhicules électriques d'utiliser son installation, ou encore une augmentation des volumes de transport sur la voie de de la pleine voie, qui s'opposerait à l'utilisation future de la voie de raccordement.

Art. 40 Prise en charge des coûts des dispositifs de raccordement

Les dispositions actuelles sont précisées en adaptant la formulation de l'al. 1.

Al. 1

Les dispositifs de raccordement ont été assimilés à l'infrastructure à l'entrée en vigueur de l'OTM le 1^{er} juillet 2016. Pour cette raison, cet alinéa dispose que les gestionnaires d'infrastructure supportent également les coûts des dispositifs de raccordement.

Al. 2 et 3

Conformément à l'art. 23, al. 3 et 4, nLTM, la responsabilité financière du dispositif de raccordement, c'est-à-dire essentiellement l'aiguille de raccordement, incombe en principe au gestionnaire d'infrastructure. Toutefois, l'art. 23, al. 4, nLTM réserve, le cas échéant, une participation aux coûts par le raccordé (direct) en cas de démantèlement du dispositif de raccordement et en délègue la réglementation concrète au Conseil fédéral. Sur la base de cette disposition, une participation aux coûts est imposée au raccordé dans la mesure où il a demandé le démantèlement du dispositif de raccordement ou en retire un avantage (al. 2).

Dans les deux cas, le raccordé ne doit prendre en charge qu'une partie des coûts, ce qui est approprié car le gestionnaire d'infrastructure retire régulièrement un avantage du démantèlement du dispositif de raccordement, ne serait-ce que parce qu'il ne doit plus l'entretenir. Si le dispositif est démantelé à la fin de sa durée de vie, le gestionnaire d'infrastructure supporte l'ensemble des coûts de démantèlement.

En cas de litige, la prise en compte des avantages doit être déterminée par l'autorité compétente. Les principes développés en application de l'art. 27, al. 1, LCdF peuvent servir de base ici.

Afin que le gestionnaire d'infrastructure n'ait pas à supporter, ou seulement au prorata, les coûts de démantèlement des dispositifs de raccordement en raison de quantités insuffisantes ou nulles, il est possible que le raccordé participe aux coûts dans le cas de voies de raccordement «mortes».

Art. 41 Principes de planification et de construction

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

Al. 1

L'art. 19, al. 1, nLTM déclare que seules les dispositions techniques et opérationnelles de la législation sur les chemins de fer sont applicables en ce qui concerne la planification et la construction ou le renouvellement des voies de raccordement. En revanche, c'est le Conseil fédéral qui décide quelles sont les dispositions de sécurité à prendre en compte (art. 19, al. 3, nLTM). Sur la base de cette norme,

l'art. 38, al. 1, OTM dispose que les dispositions de sécurité de la législation sur les chemins de fer (essentiellement la LCdF, l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer [OCF]⁸ et ses dispositions d'exécution [DE-OCF]⁹) sont également applicables.

En particulier, en ce qui concerne les voies de raccordement, qui ne sont pas des installations ferroviaires au sens juridique du terme, mais qui le sont tout de même au sens technique, il convient de prendre en compte, outre les dispositions du droit ferroviaire, les règles reconnues de la technique ou l'état de la technique, ce qui permet par exemple d'appliquer les réglementations RTE ou les normes suisses. Cela découle également de l'art. 37 OTM, qui oblige les raccordés à planifier et à construire conformément aux prescriptions, de manière à permettre une exploitation sûre de leurs installations.

Étant donné que la législation ferroviaire imposerait dans certaines circonstances des exigences trop strictes pour les voies de raccordement, il convient de tenir compte des exigences spécifiques aux voies de raccordement lors de la promulgation des DE-OCF en raison des exigences de sécurité moins élevées. L'art. 81 OCF prévoit une réglementation correspondante.

Art. 42 Autorisation de construire; vérification de l'OFT

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

Al. 1

L'art. 39, al. 1, OTM soumet à un contrôle technique non seulement la construction et la modification des voies de raccordement, qui, selon la définition, comprennent également les installations subordonnées, mais aussi les constructions et installations situées au-dessus, au-dessous et à proximité des voies de raccordement, dans la mesure où elles peuvent nuire à la sécurité de l'exploitation de ces voies.

Les formulations de la loi et de l'ordonnance sur les voies de raccordement (abrogées) se référaient uniquement à la construction de voies de raccordement en tant que telles et ne couvraient pas la construction de bâtiments au-dessus, au-dessous ni à proximité immédiate de voies de raccordement. Cela a conduit, par exemple, à ce que les autorités cantonales ou communales chargées de délivrer les autorisations de construire soumettent à l'OFT la construction d'une voie de raccordement menant jusqu'à un hangar. En revanche, le cas de figure inverse, à savoir la construction d'un hangar au-dessus d'une voie de raccordement, ne s'est probablement jamais produit. Dans les deux cas, les mêmes problèmes peuvent toutefois se poser du point de vue de la technique ferroviaire. On peut citer par exemple le respect du profil d'espace libre ou les questions relatives aux mesures de protection à prendre dans le cas de voies de raccordement électrifiées.

Dans ce contexte, il convient de tenir compte du fait que, dans le champ d'application de la LCdF, l'art. 18^m LCdF prévoit, pour les constructions de tiers, un contrôle du respect des prescriptions de technique ferroviaire par le gestionnaire d'infrastructure concerné. En revanche, la législation sur les voies de raccordement en vigueur jusqu'en 2016 ne prévoyait pas de mécanisme de contrôle correspondant.

L'art. 30, al. 1, OTM donne une base juridique explicite à la pratique actuelle de l'OFT qui, dans les cas où il en avait connaissance, a également vérifié la conformité des constructions au-dessus, au-dessous et à proximité immédiate des voies de raccordement aux dispositions de sécurité du droit ferroviaire.

⁸ RS 742.141.1

⁹ Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer, RS 742.141.11

Outre la construction de hangars précitée, l'art. 39, al. 1, OTM couvre par exemple la construction de portes de voie, de passages souterrains, de clôtures ou de bâtiments, mais aussi l'enfoncement de la plate-forme de la voie pour la construction de lignes ou d'installations de passage à niveau.

Al. 2

Les constructions et installations visées à l'annexe de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)¹⁰, c'est-à-dire les projets d'importance mineure pour la sécurité, sont en revanche exclues de l'examen par l'OFT, ce qui est pertinent dans la mesure où les risques sur les voies de raccordement ne sont pas comparables à ceux sur le tracé en pleine voie en raison de la vitesse de circulation ordinairement réduite.

Al. 3

La disposition de l'art. 39, al. 3, renvoie à l'art. 3 OPAPIF, c'est-à-dire à la directive correspondante. Depuis la révision de 2013, la directive de l'OFT relative à l'art. 3 OPAPIF contient une section sur les voies de raccordement.

Al. 4

L'art. 39, al. 4, OTM reprend pour l'essentiel l'art. 17c LCdF, l'art. 2a OCF ainsi que l'art. 6, al. 3, OCF en précisant que l'examen technique de l'OFT, même en ce qui concerne les projets de voies de raccordement, n'est pas exhaustif, mais effectué par sondage et en fonction des risques. En même temps, il crée la base légale pour l'examen par des experts.

Al. 5

L'art. 39, al. 5, dispose que le délai de l'examen technique de l'OFT n'est pas déterminé par les prescriptions (différentes) du droit cantonal. La réglementation uniforme du délai de traitement sert à planifier les processus internes de l'OFT. Le délai de six mois commence à courir dès que le dossier de demande est complet, de sorte que celui-ci puisse être soumis au gestionnaire d'infrastructure qui accorde le raccordement (art. 18, al. 3, nLTM).

Il convient d'ajouter dans ce contexte que l'OTM ne se prononce pas sur la durée de validité de la prise de position (résultat de l'examen) de l'OFT. Un lien avec la validité de l'autorisation de construire à délivrer selon le droit cantonal pourrait conduire à des délais différents en fonction des différentes réglementations cantonales. En outre, il faut tenir compte du fait que plusieurs années peuvent s'écouler jusqu'au début des travaux, au cours desquelles les DE-OCF en particulier peuvent être soumises à plusieurs révisions. Sur demande, il convient donc d'examiner au cas par cas si un nouvel avis de l'OFT s'avère nécessaire en raison de la révision des bases légales.

Par ailleurs, les éventuelles questions relatives aux procédures d'expropriation doivent être examinées et tranchées par l'autorité cantonale compétente en matière d'autorisation de construire (art. 38, al. 3, de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation [Lex] en relation avec l'art. 18, al. 1, nLTM).

Section 2 Exploitation et maintenance des voies de raccordement

Art. 43 Sécurité

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

¹⁰ RS 742.142.1

Al. 1

L'art. 19, al. 1, nLTM déclare applicables, en ce qui concerne l'exploitation et l'entretien des voies de raccordement, uniquement les dispositions techniques et opérationnelles de la législation sur les chemins de fer. Le Conseil fédéral doit déterminer quelles sont les dispositions de sécurité à prendre en compte (art. 19, al. 3, nLTM). L'art. 40, al. 1, pOTM dispose que les dispositions de sécurité de la législation sur les chemins de fer (essentiellement LCdF, OCF, DE-OCF et prescriptions de circulation des trains [PCT]) sont également applicables.

Al. 2

L'exploitation d'une infrastructure ferroviaire requiert un agrément de sécurité (art. 5, al. 4, LCdF). L'agrément de sécurité comprend l'approbation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure et celle des mesures prises par ce dernier pour garantir une exploitation sûre sur ses tronçons (art. 8a, al. 2, LCdF).

Quiconque veut effectuer des transports ferroviaires doit être en possession d'une licence d'entreprise de transport ferroviaire (autorisation d'accès au réseau) et d'un certificat de sécurité (art. 8c, al. 1, LCdF). Le certificat de sécurité comprend l'approbation du système de gestion de la sécurité et l'approbation des mesures prises pour garantir une exploitation sûre sur les tronçons à parcourir (art. 8e, al. 2, LCdF).

L'exploitation d'une voie de raccordement ne requiert ni autorisation de sécurité ni certificat de sécurité. Ce dernier ne doit être présenté que si l'on circule au-delà de l'aiguille de raccordement, c'est-à-dire sur l'infrastructure du gestionnaire d'infrastructure qui octroie le raccordement, et donc si les dispositions de la LCdF sont applicables.

Art. 44 Autorisation d'exploiter

La disposition est reprise telle quelle de l'OTM en vigueur, et fait l'objet d'une précision linguistique.

Al. 1

Dans sa prise de position à l'attention de l'autorité cantonale / communale chargée de délivrer les autorisations de construire, l'OFT détermine si une autorisation d'exploiter est nécessaire (art. 13, al. 3, nLTM). La demande d'autorisation d'exploiter doit être soumise à l'OFT trois mois avant la mise en service prévue de l'installation, comme c'était le cas jusqu'à présent. Les documents à fournir sont déterminés par les prescriptions de l'OCF.

Al. 2

Si la sécurité d'exploitation d'une voie de raccordement n'est plus garantie, il est possible de retirer l'autorisation d'exploiter. Si l'OFT ne constate pas la nécessité d'une autorisation d'exploiter dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire, un retrait de ladite autorisation n'est pas possible. Si des défauts sont constatés dans les installations qui peuvent être exploitées sans autorisation d'exploiter, l'OFT, en qualité d'autorité de surveillance, doit ordonner une cessation de l'exploitation. Au lieu d'un entretien insuffisant, on parle désormais d'une maintenance insuffisante.

Al. 3

Si l'OFT renonce à ordonner une autorisation d'exploiter, il peut, en vertu de l'art. 32, al. 3, OTM, vérifier sur place ou faire vérifier par un expert la mise en œuvre des charges imposées dans l'autorisation de construire ou encore demander une confirmation correspondante au raccordé au sens d'une auto-déclaration.

Art. 45 Prescriptions d'exploitation

Al. 1 et 2

L'art. 45, al. 1 et 2, OTM s'appuie sur les PCT. Ces deux alinéas précisent les réglementations que les raccordés doivent édicter par écrit pour l'exploitation de leurs installations, en mettant l'accent sur le fonctionnement de l'installation en cas normal et en cas de panne.

L'art. 45, al. 2, insiste sur le port de l'équipement de protection individuel et sur les mesures à prendre en cas d'événements 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 (OEIT)¹¹, car l'OFT constate régulièrement des lacunes dans ces domaines dans le cadre de ses activités de surveillance. De plus, les personnes responsables de l'exploitation et de la maintenance ainsi que leurs suppléants doivent être mentionnés nommément dans les prescriptions d'exploitation.

Al. 3

L'al. 3 correspond en grande partie à l'al. 4 de l'article en vigueur. Les prescriptions d'exploitation doivent être mises à la disposition de l'OFT sur demande, de sorte que celui-ci dispose des prescriptions d'exploitation à jour pour ses activités de surveillance sur place. Il n'est plus fait mention de délais.

Toute dérogation aux prescriptions souveraines, c'est-à-dire aux PCT, doit en règle générale être approuvée par l'OFT (art. 49, al. 2, OTM). Dans ce cas, la fixation d'un délai reste nécessaire. La procédure exacte est décrite dans les DE-OCF ainsi que dans la directive correspondante de l'OFT.

Art. 46 Personnel

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM du 25 mai 2016.

Al. 1 à 3

L'art. 43, al. 1 à 3, OTM correspond pour l'essentiel à l'art. 14 OCF et vise à garantir que la construction, l'exploitation et l'entretien sont confiés à du personnel qualifié.

Al. 4

L'ordonnance du DETEC du 27 novembre 2009 sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM)¹² s'adresse à tous les chemins de fer soumis à la LCdF et aux autres entreprises qui exercent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (art. 2 OCVM). L'ordonnance du DETEC du 18 décembre 2013 réglant l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OAASF)¹³ a le même champ d'application (art. 2 OAASF). Comme les voies de raccordement sont des installations ferroviaires au sens de la LCdF, au sens technique mais pas au sens juridique, mais que l'OCVM et l'OAASF doivent également s'appliquer aux voies de raccordement, des bases légales correspondantes sont nécessaires.

Art. 47 Véhicules

Cet article dispose que les dispositions des DE-OCF s'appliquent également aux véhicules qui ne circulent que sur des voies de raccordement, mais que, contrairement au domaine ferroviaire, aucune autorisation d'exploiter n'est nécessaire (voir art. 18w, al. 1, LCdF).

¹¹ RS 742.161

¹² RS 742.141.21

¹³ RS 742.141.22

Les véhicules ferroviaires autonomes ou remorqués qui circulent sur le réseau ferré d'un gestionnaire d'infrastructure concessionnaire au-delà du point de raccordement requièrent préalablement une autorisation d'exploiter de l'OFT. Cette autorisation est généralement demandée par le détenteur ou le constructeur des véhicules.

Outre l'autorisation d'exploiter, une inscription au registre national des véhicules (RNV) est nécessaire si le véhicule ferroviaire circule sur le réseau ferré d'un gestionnaire d'infrastructure concessionnaire au-delà du point de raccordement. Cela s'applique également aux courses du point de raccordement à une gare.

Les conditions d'enregistrement sont une autorisation d'exploiter pour le véhicule, un enregistrement de l'entreprise (code MDV, délivré par l'OFT) et le numéro de véhicule à 12 chiffres délivré par l'OFT.

Al. 3

Une entité responsable de la maintenance doit être désignée pour les véhicules qui circulent au-delà du point de raccordement jusqu'à une gare ou sur le réseau ferroviaire d'un gestionnaire d'infrastructure concessionnaire. Elle doit exploiter un système de maintenance tel que visé à l'art. 5j OCF et obtenir sa certification pour le domaine interopérable conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/779¹⁴.

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

Art. 48

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

L'art. 48 OTM reproduit l'art. 5, al. 1 et 2, OCF. En ce qui concerne les voies de raccordement, l'OFT doit également pouvoir accorder des dérogations aux dispositions techniques et d'exploitation ou, le cas échéant, appliquer un critère plus strict.

Les autorisations exceptionnelles sont accordées exclusivement au raccordé et non à des tiers qui ont l'intention de construire des installations sous des voies de raccordement, au-dessus ou à proximité de celles-ci. Le raccordé est responsable de son infrastructure ferroviaire et c'est donc à lui de décider s'il souhaite demander des exceptions aux prescriptions régaliennes.

Le raccordé est donc en position de force par rapport au voisin qui souhaite construire ou au propriétaire du terrain (voir art. 21, al. 1, nLTM, selon lequel la voie de raccordement et le terrain sur lequel elle se trouve peuvent avoir des propriétaires différents). Cette disposition est appropriée pour des raisons de sécurité d'exploitation.

La dérogation est accordée directement par l'OFT au raccordé et ne fait pas l'objet d'une prise de position à l'autorité qui octroie l'autorisation de construire.

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

Art. 49 Responsabilité

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

¹⁴ Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission; JO L 139I du 27.5.2019, p. 360–389

Al. 1 et 2

Les dispositions relatives à la responsabilité obligent les raccordés à organiser correctement leur exploitation. La planification, la construction et la maintenance des voies de raccordement et des installations subordonnées, ainsi que l'entretien des véhicules, doivent être effectués conformément aux prescriptions, et les modifications des conditions-cadre et des prescriptions doivent être prises en compte.

Al. 3

Pour les voies de raccordement électrifiées, le raccordé est considéré comme l'exploitant au sens de l'art. 46 OCF, c'est-à-dire comme l'exploitant responsable d'une installation électrique (voir annexe 4 des DE-OCF ad art. 81, feuille 6 ou art. 3, al. 5, de l'ordonnance du 30 mars 1994 sur le courant fort¹⁵).

Art. 50 Assurance responsabilité civile

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM du 25 mai 2016.

Conformément à l'art. 24, al. 4, nLTM, les raccordés sont tenus de conclure une assurance responsabilité civile suffisante. Le Conseil fédéral règle les détails par le présent article. Selon cette disposition, il est prévu que l'assurance responsabilité civile est fonction des risques liés aux transports effectués sur la voie de raccordement et qu'elle s'élève au minimum à cinq millions de francs par accident pour les dommages corporels et matériels.

Section 5 Surveillance des voies de raccordement

Art. 51

Le texte de la disposition est repris tel quel de l'OTM en vigueur.

L'OFT exerce la surveillance ferroviaire sur les voies de raccordement, le Conseil fédéral pouvant confier cette surveillance à des tiers (art. 28, al. 1, nLTM). L'art. 51 pOTM transfère la compétence de confier la surveillance à des tiers du Conseil fédéral à l'OFT.

Cet article sert de base légale à la collecte des données dont l'OFT a besoin pour préparer les audits qu'il effectue dans le cadre de la surveillance de la sécurité et pour servir de base à l'évaluation des risques. Les données à collecter sont décrites dans une directive.

Chap. 4 Dispositions finales

Art. 52 Abrogation et modification d'autres actes

L'OTM du 25 mai 2016, précédemment en vigueur, est abrogée et remplacée par la nouvelle ordonnance.

Les autres ordonnances qui seront adaptées font chacune l'objet d'un chapitre distinct dans le présent rapport.

Art. 53 Dispositions transitoires

Les dispositions de l'art. 53 OTM décrivent quel droit, l'ancien ou le nouveau, s'applique pendant la phase de transition.

¹⁵ RS 734.2

Al. 1

L'al. 1 correspond aux dispositions de l'art. 36, let. a, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)¹⁶. Inscrire également cette disposition dans l'OTM permet d'assurer la sécurité juridique.

Al. 2

Dans les cas où les gestionnaires d'infrastructure ont déjà conclu des contrats pour les renouvellements d'aiguilles de raccordement prévus en 2016 avec les raccordés, obligeant ceux-ci à prendre en charge les coûts, lesdits contrats restent applicables.

Al. 3

La réglementation actuelle concernant la révocation de décisions d'allouer une contribution ou le recouvrement des contributions d'investissement est supprimée dans cet alinéa. La révocation ou le recouvrement de financements accordés selon l'ancien droit seront donc également effectués selon l'ancien droit.

Al. 5

Aux termes de la dernière phrase de l'al. 2, la LTM totalement révisée et le pOTM entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et donc pendant la période de validité du crédit d'engagement en cours, il doit donc être possible, jusqu'en 2028, de conclure les conventions pour une durée plus courte.

Art. 54 Entrée en vigueur

L'OTM doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

3.2 Modifications de l'ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle

En raison de la nouvelle base légale, le préambule est adapté.

3.3 Modifications de l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds

Le remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du TCNA sera remplacé au 1^{er} janvier 2026 par la nouvelle «contribution de transbordement et de chargement» versée aux chargeurs pour le chargement ou le transbordement de marchandises entre le rail et d'autres modes de transport. Les art. 15 à 19 ORPL peuvent donc être abrogés. Les dispositions transitoires de l'art. 107 garantissent que le droit au remboursement de la RPLP est maintenu pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA qui seront encore effectués en 2025. Pour les trajets effectués auparavant, le droit au remboursement est déjà caduc en raison du délai d'un an pour le dépôt des demandes de remboursement (art. 18, al. 1).

¹⁶ RS 616.1

3.4 Modifications de l'ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité

Adaptation du préambule en raison de la nouvelle base légale.

3.5 Modifications de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire

En raison de la compétence dont l'OFT est investi par l'art. 9c, al. 3^{bis}, LCdF, de fixer les prix des sillons pour les prestations de manœuvre dans le transport de marchandises, les let. b et c de l'art. 22, al. 2, OARF peuvent être abrogées.

3.6 Modifications de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles

Adaptation du préambule en raison de la nouvelle base légale et adaptations rédactionnelles.

3.7 Modification de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur les contenants de marchandises dangereuses

Le préambule est adapté en fonction de la nouvelle base légale. En outre, des adaptations sont apportées sur la base des expériences pratiques.

Annexe 1:

Ch. 1, tableau 1

La terminologie des procédures est mieux adaptée aux contenants concernés.

Ch. 2, let. b

La let. b est complétée par la référence correcte au règlement concerné ADR, ch. 6.13, nouveau à partir de 2023.

À l'instar du tableau 1, l'adaptation des noms de processus pour les emballages correspond à la terminologie utilisée dans le RID/ADR.

Ch. 2, tableau 2

Les nouvelles dispositions de la sous-section 6.8.1.5 du RID/ADR «Procédures d'évaluation de la conformité, d'agrément de type et de contrôle des citernes» indiquent comment appliquer les procédures de la section 1.8.7 aux citernes.

Par conséquent, le libellé des procédures dans le tableau 2 de l'annexe 1 OCMD doit être adapté en ce qui concerne les citernes visées aux ch. 6.7 à 6.13 RID/ADR et complété conformément à la terminologie utilisée dans les sections 1.8.7 et 6.8.1.5 RID/ADR.

Ch. 3

Cet alinéa est complété par l'adaptation (à l'exception de l'al. 8.1.3). Des ajustements rédactionnels sont également apportés à la version française.

Ch. 5

Les dispositions de l'annexe 3 de la directive «Mise en œuvre de l'ordonnance relative à la mise sur le marché et à la surveillance du marché des contenants de marchandises dangereuses (DR-OCMD)» concernant la reconnaissance et la surveillance des programmes d'assurance qualité (PAQ) pour la

fabrication d'emballages sont bien rodées après environ 10 ans de pratique. Les organismes d'évaluation de la conformité et les fabricants contrôlés sont parfaitement familiarisés avec la mise en œuvre, qui n'a pas déclenché de besoin d'action ni d'intervention.

Par conséquent, la durée de reconnaissance du PAQ peut être étendue à cinq ans, comme cela se pratique en Allemagne sur la base des règles du BAM (BAM-GGR), qui figurent à l'annexe 3 susmentionnée.

Annexe 4:

Ch. 1

La numérotation des différents paragraphes est adaptée à la nouvelle structure du ch. 1.8.6 RID/ADR.

Annexe 5:

Ch. 2

Les conditions fixées au ch. 2 de l'annexe 5 OCMD reprennent plus ou moins telles quelles les conditions contenues dans le ch. 1.8.6.8 RID/ADR (version 2021).

Avec le nouveau ch. 1.8.6.3.1 RID/ADR «Dispositions générales», trois conditions supplémentaires i), j) et k) ont été ajoutées; sous k), cinq conditions supplémentaires en ce qui concerne le personnel de l'organisme de contrôle.

La liste est remplacée par un renvoi au ch. 1.8.6.3.1 RID/ADR afin d'éviter à l'avenir les modifications de ce chiffre sur la base de modifications du RID/ADR (par ex. complément de la liste), car il en résulterait une charge de travail disproportionnée pour l'adaptation correspondante de l'ordonnance.

Annexe 6: (ne concerne que la version française)

Point 1, al. a

Une adaptation rédactionnelle est effectuée dans la version française. L'abréviation correcte de la Commission électrotechnique internationale est CEI.