

# Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF<sup>1</sup>)

du 20 décembre 1957 (Etat le 25 octobre 2005)

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu les art. 23, 24<sup>ter</sup>, 26, 34, al. 2, 36 et 64 de la constitution<sup>2,3</sup>,  
vu le message du Conseil fédéral du 3 février 1956<sup>4</sup>,  
*arrête:*

## Chapitre I Dispositions générales

### Art. 1

I. Champ  
d'application

<sup>1</sup> La présente loi est applicable à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, ainsi qu'à leurs rapports avec les autres entreprises de transports publics, les administrations publiques et les tiers.

<sup>2</sup> Les chemins de fer au sens de la présente loi sont des entreprises qui, par destination, sont à la disposition de chacun pour le transport des personnes et des marchandises et dont les véhicules circulent sur ou sous rails. Le Conseil fédéral décide de l'application de la présente loi à des installations ferroviaires.

<sup>3</sup> Sont réservées la législation sur les Chemins de fer fédéraux et, sauf dispositions contraires de la présente loi, les autres dispositions de droit fédéral applicables aux chemins de fer.

### Art. 2

II. Chemins de  
fer principaux et  
secondaires

<sup>1</sup> Le réseau ferré suisse se compose de chemins de fer principaux et de chemins de fer secondaires. Sont considérés comme principaux les chemins de fer à voie normale qui assurent le trafic de transit national et international; sont réputés secondaires les chemins de fer à voie normale qui assurent principalement le trafic d'une région déterminée, ainsi que tous les chemins de fer à voie étroite, chemins de fer à crémaillère, tramways et chemins de fer funiculaires.

RO 1958 341

- <sup>1</sup> Abréviation introduite par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).
- <sup>2</sup> [RS I 3]. Aux dispositions mentionnées correspondent actuellement les art. 81, 87, 92, 98 al. 3 et 122 de la Constitution du 18 avril 1999 (RS 101).
- <sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 18 de l'annexe à la loi du 24 mars 2000 sur les fors, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RS 272).
- <sup>4</sup> FF 1956 I 205

<sup>2</sup> La concession détermine si un chemin de fer à voie normale est classé comme secondaire; si la concession ne contient aucune indication à ce sujet, la décision appartient au Conseil fédéral. Celui-ci désigne également les tronçons à voie normale des Chemins de fer fédéraux qui entrent dans la catégorie des chemins de fer secondaires.

<sup>3</sup> Si les circonstances ont changé, le Conseil fédéral peut déclarer secondaire un chemin de fer principal ou l'un de ses tronçons, ainsi que principal un chemin de fer secondaire à voie normale ou l'un de ses tronçons.

<sup>4</sup> Les cantons sur le territoire desquels la voie est établie, l'entreprise de chemin de fer, ainsi que les entreprises de transports publics en jonction avec elle, doivent être consultés au préalable.

### Art. 3

III. Expropriation

<sup>1</sup> Les Chemins de fer fédéraux et les entreprises de chemins de fer concessionnaires peuvent exercer le droit d'expropriation conformément à la législation fédérale.

<sup>2</sup> La procédure d'expropriation ne sera applicable que si les efforts faits en vue d'acquérir les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remembrement ont échoué.<sup>5</sup>

### Art. 4<sup>6</sup>

## Chapitre II<sup>7</sup> Concession et accès au réseau

### Art. 5

I. Concession d'infrastructure  
1. Droits et devoirs

<sup>1</sup> Une concession est nécessaire pour construire et exploiter une infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire a l'autorisation et l'obligation de construire et d'exploiter l'infrastructure ferroviaire conformément à la législation ferroviaire et à la concession.

<sup>3</sup> L'exploitation de l'infrastructure comprend l'aménagement et l'entretien des installations ainsi que la gestion des systèmes d'alimentation en courant de traction, de sécurité et de régulation du trafic.

<sup>5</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1985 (RO 1984 1429 1435; FF 1981 I 349).

<sup>6</sup> Abrogé par le ch. 18 de l'annexe à la loi du 24 mars 2000 sur les fors (RS 272).

<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>4</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire peut, sans l'autorisation prévue à l'art. 9, transporter des personnes et des marchandises au moyen de sa propre infrastructure. L'art. 4 de la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs<sup>8</sup> et les entreprises de transport par route, qui prévoit l'octroi de concessions pour le transport régulier de voyageurs, est réservé.

### Art. 6

2. Octroi,  
modification,  
renouvellement

<sup>1</sup> Après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral octroie la concession:

- a. si la prestation de transport devant être fournie en vertu de la concession peut l'être de façon appropriée et économique;
- b. si aucun intérêt public prépondérant ne s'y oppose, notamment en matière d'aménagement du territoire, de protection de la nature et du paysage ou de défense nationale.

<sup>2</sup> En ce qui concerne les tramways, l'autorisation requise par le droit cantonal pour l'utilisation de la voie publique doit être délivrée ou garantie.

<sup>3</sup> La concession est octroyée pour une durée maximale de 50 ans. Elle peut être modifiée et renouvelée.

### Art. 7

3. Transfert,  
contrats  
d'exploitation

<sup>1</sup> A la demande de l'entreprise concessionnaire, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (département) peut transférer la concession à une autre entreprise de transports publics ou à un tiers. Les cantons intéressés doivent être entendus au préalable.

<sup>2</sup> S'il est prévu de ne transférer que certains droits ou obligations prévus par la loi ou la concession, l'entreprise transmet à l'Office fédéral des transports (office) pour information les contrats d'exploitation conclus à cet effet. L'entreprise concessionnaire continue de répondre envers la Confédération de l'exécution des obligations prévues par la loi et la concession.

### Art. 8

4. Annulation et  
extinction

<sup>1</sup> Après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut annuler la concession:

- a. si la construction n'est ni commencée ni achevée, ou si l'installation n'est pas mise en service dans les délais impartis par la concession;

- b. si l'entreprise ferroviaire concessionnaire manque gravement aux obligations prévues par la loi et la concession;
- c. si des intérêts publics prépondérants le justifient, notamment lorsqu'il s'agit de répondre de manière économique et appropriée aux besoins en matière de transports; l'entreprise ferroviaire doit recevoir une indemnité appropriée.

<sup>2</sup> La concession est caduque:

- a. lorsqu'elle arrive à échéance;
- b. lorsque la Confédération la rachète;
- c. lorsque, après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral autorise le titulaire à y renoncer;
- d. lorsque, lors de la liquidation forcée, le chemin de fer ne peut, à une seconde enchère, être adjugé au plus offrant.

## Art. 9

II. Accès au réseau  
1. Autorisation d'utiliser l'infrastructure

<sup>1</sup> L'utilisation de l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire est soumise à l'autorisation de l'office.

<sup>2</sup> L'autorisation est délivrée aux conditions suivantes:

- a. l'entreprise requérante est organisée de façon à garantir le bon fonctionnement et la sécurité de son exploitation;
- b. le personnel a les qualifications requises pour garantir la sécurité de l'exploitation;
- c. le matériel roulant répond aux exigences de la sécurité de l'exploitation;
- d. l'entreprise dispose d'une capacité financière et d'une couverture d'assurance suffisantes;
- e. les dispositions du droit du travail sont respectées et les conditions de travail usuelles dans la branche observées;
- f. le respect des mesures de sécurité sur les tronçons utilisés est garanti.

<sup>3</sup> L'autorisation est accordée pour une durée maximale de dix ans et peut être renouvelée. Si les conditions énumérées à l'al. 2 ne sont plus remplies ou si les dispositions de la loi ou de l'autorisation ont été violées de manière grave ou réitérée, l'autorisation peut être annulée sans dédommagement.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral règle, après avoir entendu les cantons concernés, les modalités et la procédure. Il peut conclure avec d'autres Etats des accords qui prévoient d'octroyer l'accès au réseau à des entreprises étrangères.

**Art. 9a**

2. Octroi de l'accès au réseau

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire autorise les entreprises de transports, auxquelles l'accès au réseau a été accordé à accéder sans discrimination à son infrastructure.

<sup>2</sup> En cas d'octroi de l'accès au réseau, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé reste prioritaire. Les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics ne doivent pas être compromises.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut accorder des dérogations à la hiérarchie des priorités définies à l'al. 2, compte tenu des impératifs de l'économie et de l'aménagement du territoire.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral définit les autres principes de l'accès au réseau et règle les modalités.

**Art. 9b**

3. Droit de percevoir une redevance

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire a le droit de percevoir une redevance pour l'utilisation de son infrastructure.

<sup>2</sup> Les entreprises concernées règlent dans une convention les modalités de l'accès au réseau et de la redevance. Si elles ne parviennent pas à un accord, la commission d'arbitrage (art. 40a) statue.

<sup>3</sup> La redevance d'utilisation doit être fixée de manière non discriminatoire et couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon moderne et calculés par l'office pour la catégorie de tronçon concernée. La redevance prend en compte en particulier les différents coûts liés au réseau et à l'impact des véhicules sur l'environnement, ainsi que la demande. S'agissant du transport régulier de voyageurs, la redevance doit couvrir les coûts marginaux calculés par l'office et la part des recettes déterminée par l'autorité concédante qui doit être versée à l'exploitant.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral définit les principes applicables au calcul et en règle la publication.

## Chapitre III Surveillance

### Art. 10

I. Autorités de surveillance

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral a la surveillance de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. Il peut la limiter de façon appropriée à l'égard des chemins de fer secondaires qui assurent essentiellement le trafic local ou se trouvent dans des conditions particulièrement simples et ne sont pas raccordés au réseau d'autres chemins de fer.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance est l'office.<sup>9</sup>

### Art. 11<sup>10</sup>

II. Recours

Sauf dispositions contraires de la présente loi, les décisions de l'office peuvent faire l'objet d'un recours devant la commission de recours du DETEC.

### Art. 12

III. Droits de surveillance spéciaux

1. Annulation de décisions et de dispositions

L'office<sup>11</sup> a le droit d'annuler les décisions et les dispositions prises par les organes ou les services de l'entreprise de chemin de fer ou d'en empêcher l'exécution lorsqu'elles violent la présente loi, la concession ou des conventions internationales ou lésent d'importants intérêts nationaux.

2. ...

### Art. 13<sup>12</sup>

### Art. 14

3. Représentation au sein de l'administration

<sup>1</sup> La Confédération, les cantons et d'autres corporations de droit public qui ont accordé d'importants subsides ou prêts peuvent déléguer des représentants dans les organes de l'administration des entreprises de chemins de fer, dans la mesure prévue par les conventions passées à cet effet. En cas de contestation, le Conseil fédéral fixe le nombre des représentants de toutes les corporations de droit public et leur répartition. Sont en outre applicables les dispositions du code des obliga-

<sup>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>10</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>11</sup> Nouvelle expression selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

<sup>12</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 18 juin 1993 (RO 1993 3199; FF 1993 I 757).

tions<sup>13</sup> sur la représentation de corporations de droit public au sein de l'administration des sociétés anonymes.

<sup>2</sup> Sont réservés, en matière de représentation au sein de l'administration du chemin de fer, les droits acquis fondés sur la concession, les statuts ou d'autres actes.

#### Art. 15<sup>14</sup>

4. Service  
d'enquête en cas  
d'accidents

<sup>1</sup> Un service d'enquête en cas d'accidents, indépendant de l'office, est créé pour examiner sur le plan technique les causes et les circonstances des accidents ferroviaires et des incidents qui auraient pu conduire à un accident.

<sup>2</sup> Lorsque l'enquête l'exige, le service peut ordonner des perquisitions, des confiscations, des autopsies et des expertises, citer et amener à comparaître des témoins et des personnes appelées à fournir des renseignements, ou encore les entendre.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la composition du service d'enquête, la procédure et la publication des résultats. Pour le reste, la loi fédérale du 15 juin 1934 sur la procédure pénale<sup>15</sup> est applicable, à condition que les particularités de la procédure n'exigent aucune dérogation. La compétence juridictionnelle des cantons est réservée.

<sup>4</sup> La Confédération prend en charge les coûts de l'enquête. Elle se retourne contre les personnes qui ont causé un accident de manière intentionnelle ou par négligence grave. Elle peut aussi mettre à contribution d'autres parties qui auraient provoqué la procédure ou l'auraient considérablement étendue. Le département tranche définitivement les litiges concernant l'imputation des coûts.

#### Art. 16

5. Rapport de  
gestion.  
Statistique

L'entreprise de chemin de fer est tenue de remettre chaque année à l'office son rapport de gestion et les procès-verbaux de l'assemblée générale de la société ou de l'organe suprême de gestion, ainsi que les données nécessaires à l'établissement de la statistique officielle des transports.

<sup>13</sup> RS 220

<sup>14</sup> Abrogé par le ch. I 8 de la LF du 24 mars 1995 sur les mesures d'assainissement 1994 (RO 1995 3517; FF 1995 I 85). Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> oct. 2000 (RO 1998 2835; RS 742.161 annexe ch. II 6; FF 1997 I 853).

<sup>15</sup> RS 312.0

## Chapitre IV Plans, construction et exploitation<sup>16</sup>

### Art. 17<sup>17</sup>

#### I. Principes

<sup>1</sup> Les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont pris en compte de manière appropriée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, ainsi que sur l'unité technique et l'admission à la circulation ferroviaire, compte tenu de l'interopérabilité et des normes de sécurité afférentes à chaque tronçon. Il veille à ce que les prescriptions techniques ne soient pas utilisées abusivement pour entraver la concurrence.

<sup>3</sup> ...<sup>18</sup>

<sup>4</sup> Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites des prescriptions. Elles doivent rédiger les prescriptions nécessaires à une exploitation sûre et les présenter à l'office.

### Art. 18<sup>19</sup>

#### II. Procédure d'approbation des plans

##### 1. Principe

<sup>1</sup> Les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente.

<sup>2</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans est:

- a. l'office;
- b. pour les grands projets cités en annexe, le département.

<sup>3</sup> L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral.

<sup>4</sup> Aucune autorisation ni aucun plan relevant du droit cantonal ne sont requis. Le droit cantonal est pris en compte dans la mesure où il n'entrave pas de manière disproportionnée l'accomplissement des tâches de l'entreprise ferroviaire.

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 8 oct. 1982, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1985 (RO 1984 1429 1435; FF 1981 I 349).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>18</sup> Abrogé par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO 1999 3071; FF 1998 2221).

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).



<sup>5</sup> En règle générale, l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose qu'un plan sectoriel conforme à la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>20</sup> ait été établi.

<sup>6</sup> Font également partie des installations ferroviaires, lorsqu'ils sont situés à proximité immédiate de l'installation projetée et qu'ils lui sont directement utiles, les chantiers ferroviaires, les installations nécessaires à la desserte des chantiers en rapport avec la construction ou l'exploitation d'un chemin de fer ainsi que les sites destinés au recyclage et à l'entreposage des matériaux produits par la construction.

#### Art. 18a<sup>21</sup>

2. Droit applicable

La procédure d'approbation des plans est régie par la présente loi et, subsidiairement, par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx)<sup>22</sup>.

#### Art. 18b<sup>23</sup>

3. Procédure ordinaire  
a. Ouverture

La demande d'approbation des plans doit être adressée avec les documents requis à l'autorité compétente. Cette dernière vérifie si le dossier est complet et, au besoin, le fait compléter.

#### Art. 18c<sup>24</sup>

b. Actes préparatoires

<sup>1</sup> Avant la mise à l'enquête de la demande, l'entreprise ferroviaire doit marquer sur le terrain par un piquetage, et pour les bâtiments par des gabarits, les modifications requises par l'ouvrage projeté.

<sup>2</sup> Les objections émises contre le piquetage ou la pose de gabarits doivent être adressées sans retard à l'autorité chargée de l'approbation des plans, mais au plus tard à l'expiration du délai de mise à l'enquête.

<sup>20</sup> RS 700

<sup>21</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>22</sup> RS 711

<sup>23</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>24</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>3</sup> La procédure visée à l'art. 15 LEx<sup>25</sup> s'applique aux autres actes préparatoires, à la mise au point du projet et à la consolidation des bases de décision. L'autorité chargée de l'approbation des plans statue sur les objections de tiers.

**Art. 18<sup>d26</sup>**

c. Consultation, publication et mise à l'enquête

<sup>1</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans transmet la demande aux cantons concernés et les invite à se prononcer dans les trois mois. Si la situation le justifie, elle peut exceptionnellement prolonger ce délai.

<sup>2</sup> La demande doit être publiée dans les organes officiels des cantons et des communes concernés et mise à l'enquête pendant 30 jours.

<sup>3</sup> La mise à l'enquête institue le ban d'expropriation visé aux art. 42 à 44 LEx<sup>27</sup>.

**Art. 18<sup>e28</sup>**

d. Avis personnel

L'entreprise ferroviaire adresse aux intéressés, au plus tard lors de la mise à l'enquête de la demande, un avis personnel les informant des droits à exproprier, conformément à l'art. 31 LEx<sup>29</sup>.

**Art. 18<sup>β30</sup>**

e. Opposition

<sup>1</sup> Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>31</sup> ou de la LEx<sup>32</sup> peut faire opposition auprès de l'autorité d'approbation pendant le délai de mise à l'enquête. Toute personne qui n'a pas fait opposition est exclue de la suite de la procédure.

<sup>2</sup> Toutes les objections en matière d'expropriation et les demandes d'indemnité ou de réparation en nature doivent être déposées dans le même délai. Les oppositions et les demandes déposées ultérieurement

<sup>25</sup> RS 711

<sup>26</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>27</sup> RS 711

<sup>28</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>29</sup> RS 711

<sup>30</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>31</sup> RS 172.021

<sup>32</sup> RS 711

en vertu des art. 39 à 41 LEx doivent être adressées à l'autorité chargée de l'approbation des plans.

<sup>3</sup> Les communes font valoir leurs intérêts par voie d'opposition.

### Art. 18g<sup>33</sup>

f. Elimination des divergences au sein de l'administration fédérale

La procédure d'élimination des divergences au sein de l'administration fédérale est régie par l'art. 62b de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>34</sup>.

### Art. 18h<sup>35</sup>

4. Décision d'approbation des plans. Durée de validité. Recours

<sup>1</sup> Lorsqu'elle approuve les plans, l'autorité compétente statue également sur les oppositions en matière d'expropriation.

<sup>2</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans peut approuver des projets par étapes pour autant que l'évaluation globale n'en soit pas affectée.

<sup>3</sup> L'approbation des plans est caduque si la réalisation du projet de construction n'a pas commencé dans les cinq ans qui suivent l'entrée en force de la décision.

<sup>4</sup> Si des raisons majeures le justifient, l'autorité chargée de l'approbation des plans peut prolonger de trois ans au plus la durée de validité de sa décision. Toute prolongation est exclue si les conditions déterminantes de fait ou de droit ont changé sensiblement depuis l'entrée en force de la décision.

<sup>5</sup> Un recours peut être formé devant la commission de recours du DETEC contre la décision d'approbation des plans prise par l'office. Un recours de droit administratif peut être formé devant le Tribunal fédéral contre la décision d'approbation des plans prise par le département.

<sup>33</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>34</sup> RS 172.010

<sup>35</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

**Art. 18**<sup>36</sup>

5. Procédure simplifiée

<sup>1</sup> La procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique:

- a. aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes;
- b. aux installations ferroviaires dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement;
- c. aux installations ferroviaires qui seront démontées après trois ans au plus.

<sup>2</sup> La procédure simplifiée s'applique aux plans de détail élaborés sur la base d'un projet déjà approuvé.

<sup>3</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans peut ordonner le piquetage. La demande n'est ni publiée, ni mise à l'enquête. L'autorité chargée de l'approbation des plans soumet le projet aux intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de 30 jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit. Elle peut solliciter l'avis des cantons et des communes. Elle leur accorde un délai raisonnable pour se prononcer.

<sup>4</sup> Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

**Art. 18**<sup>37</sup>

6. Procédure d'estimation. Envoi en possession anticipé

<sup>1</sup> Après clôture de la procédure d'approbation des plans, une procédure d'estimation est ouverte, au besoin, devant la commission d'estimation, conformément à la LEx<sup>38</sup>. Seules les prétentions qui ont été produites sont prises en considération.

<sup>2</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans transmet au président de la commission d'estimation les plans approuvés, le plan d'expropriation, le tableau des droits expropriés ainsi que les prétentions qui ont été produites.

<sup>3</sup> Le président de la commission d'estimation peut autoriser l'envoi en possession anticipé lorsque la décision d'approbation des plans est exécutoire. L'expropriant est présumé subir un préjudice sérieux s'il

<sup>36</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>37</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349). Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>38</sup> RS 711

ne bénéficie pas de l'entrée en possession anticipée. Au surplus, l'art. 76 LEx est applicable.

### Art. 18/<sup>39</sup>

7. Participation  
des cantons

<sup>1</sup> Lorsque la construction d'une installation ferroviaire, notamment d'un tunnel, produit une quantité considérable de matériaux qui ne peuvent être ni recyclés ni entreposés à proximité de l'installation, les cantons concernés désignent les sites nécessaires à leur élimination.

<sup>2</sup> Si, au moment de l'approbation des plans, le canton concerné n'a pas délivré d'autorisation ou que celle-ci n'est pas encore entrée en force, l'autorité chargée de l'approbation des plans peut désigner un site pour l'entreposage intermédiaire des matériaux et fixer les charges et conditions nécessaires à son utilisation. En pareil cas, les dispositions sur la procédure relative aux installations ferroviaires sont applicables. Le canton désigne les sites nécessaires à l'élimination des matériaux dans un délai de cinq ans.

### Art. 18m<sup>40</sup>

8. Installations  
annexes

<sup>1</sup> L'établissement et la modification de constructions ou d'installations ne servant pas exclusivement ou principalement à l'exploitation ferroviaire (installations annexes) sont régis par le droit cantonal. Ils ne peuvent être autorisés qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire si l'installation annexe:

- a. affecte des immeubles appartenant à l'entreprise ferroviaire ou leur est contiguë;
- b. risque de compromettre la sécurité de l'exploitation.

<sup>2</sup> Avant d'autoriser une installation annexe, l'autorité cantonale consulte l'office:

- a. à la demande d'une des parties, lorsqu'aucun accord entre le maître de l'ouvrage et l'entreprise ferroviaire n'a été trouvé;
- b. lorsque l'installation annexe peut empêcher ou rendre considérablement plus difficile une extension ultérieure de l'installation ferroviaire;
- c. lorsque le terrain à bâtir est compris dans une zone réservée ou touché par un alignement déterminés par la législation ferroviaire.

<sup>39</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>40</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO **1999** 3071 3124; FF **1998** 2221).

<sup>3</sup> L'office est habilité à user de toutes les voies de recours prévues par les droits fédéral et cantonal contre les décisions rendues par les autorités cantonales en application de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution.

**Art. 18<sup>n</sup>**<sup>41</sup>

III. Mise en réserve des terrains nécessaires à des installations ferroviaires futures  
 1. Zones réservées  
 a. Détermination<sup>42</sup>

<sup>1</sup> En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des constructions et installations ferroviaires futures, l'office peut elle-même ou sur requête d'une entreprise de chemin de fer, d'un canton ou d'une commune déterminer des zones réservées englobant des régions bien délimitées. Les autorités fédérales, les cantons et les communes, ainsi que les propriétaires fonciers concernés doivent être entendus. La consultation des communes et des propriétaires fonciers concernés incombe aux cantons.

<sup>2</sup> Les décisions portant sur l'établissement de zones réservées sont publiées dans les communes concernées, avec mention du délai de recours. Le recours n'a pas d'effet suspensif.

**Art. 18<sup>o</sup>**<sup>43</sup>

b. Effets<sup>44</sup>

<sup>1</sup> Dans les zones réservées, aucune transformation contraire à l'affectation de la zone ne sera apportée aux constructions. Sont exceptées les mesures destinées à assurer l'entretien ou à prévenir des dangers et des effets dommageables. Dans certains cas exceptionnels, des mesures supplémentaires peuvent être autorisées, si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value qui en résulte.

<sup>2</sup> Des mesures préparatoires peuvent être exécutées dans les zones réservées qui sont déterminées ou prévues. L'art. 15 de la LEx<sup>45</sup> s'applique par analogie.

**Art. 18<sup>p</sup>**<sup>46</sup>

c. Suppression

<sup>1</sup> La décision définissant une zone réservée est caduque dès l'entrée en force de la décision fixant les alignements, mais au plus tard après cinq

<sup>41</sup> Anciennement art. 18b. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>42</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>43</sup> Anciennement art. 18c. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>44</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>45</sup> RS 711

<sup>46</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

ans; ce délai peut être prolongé de trois ans au plus. La caducité d'une zone réservée n'empêche pas la création d'une nouvelle zone couvrant en tout ou en partie le périmètre de l'ancienne.

<sup>2</sup> L'office supprime la zone réservée, d'office ou sur requête de l'entreprise ferroviaire, d'un canton ou d'une commune, s'il est établi que l'installation ferroviaire projetée ne sera pas réalisée.

<sup>3</sup> La décision doit être publiée dans les communes concernées, avec indication du délai de recours.

### Art. 18<sup>q</sup><sup>47</sup>

2. Alignements  
a. Détermination<sup>48</sup>

<sup>1</sup> En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des constructions et installations ferroviaires existantes ou futures, l'office peut déterminer des alignements. Les autorités fédérales, les cantons et les communes, ainsi que les propriétaires fonciers concernés doivent être entendus. La consultation des communes et des propriétaires fonciers concernés incombe aux cantons. Les alignements doivent satisfaire aux exigences de l'exécution finale prévisible de ces travaux et tenir compte des exigences de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Ils peuvent être délimités dans le sens vertical.

<sup>2</sup> Les alignements sont déterminés sur la base de plans déjà approuvés.

<sup>3</sup> Les décisions sur les alignements sont publiées dans les communes concernées, avec mention du délai de recours.

### Art. 18<sup>r</sup><sup>49</sup>

b. Effets<sup>50</sup>

<sup>1</sup> Entre les alignements de même qu'entre un alignement et une installation ferroviaire, aucune modification de la construction, ni aucune autre mesure contraire au but de l'alignement ne seront entreprises. Sont exceptées les mesures destinées à assurer l'entretien ou à prévenir des dangers et des effets dommageables. Dans des cas exceptionnels, des mesures supplémentaires peuvent être autorisées si le propriétaire renonce à toute indemnisation future pour la plus-value qui en résulte.

<sup>47</sup> Anciennement art. 18e. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>48</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>49</sup> Anciennement art. 18f. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>2</sup> Des mesures préparatoires peuvent être exécutées à l'intérieur des alignements déterminés ou prévus. L'art. 15 de la LEx<sup>51</sup> s'applique par analogie.

**Art. 18s**<sup>52</sup>

c. Suppression<sup>53</sup> <sup>1</sup> L'office supprime les alignements devenus sans objet, d'office ou sur requête d'une entreprise de chemin de fer, d'un canton ou d'une commune.

<sup>2</sup> Les décisions portant sur la suppression d'alignements sont publiées dans les communes concernées, avec mention du délai de recours.

<sup>3</sup> Les dispositions relatives à l'enrichissement illégitime s'appliquent par analogie aux cas où une indemnité a été versée. En cas d'aliénation, c'est le nouveau propriétaire qui est tenu à restitution. Les litiges sont tranchés par la commission d'estimation. Le recours de droit administratif est réservé.

**Art. 18t**<sup>54</sup>

d. Droit cantonal.  
Réserve<sup>55</sup>

Outre les alignements prévus par la présente loi, des alignements peuvent être également déterminés selon le droit cantonal, en accord avec l'office, pour autant qu'ils déploient des effets juridiques plus étendus.

**Art. 18u**<sup>56</sup>

IV. Indemnité, conditions, procédure

<sup>1</sup> Les restrictions à la propriété fondées sur les art. 18n à 18t donnent droit à une indemnité pleine et entière si elles ont les mêmes effets qu'une expropriation. L'art. 21 est réservé. Les conditions existant au moment où la restriction à la propriété déploie ses effets sont déterminantes pour le calcul de l'indemnité.

<sup>2</sup> L'indemnité est due par l'entreprise ferroviaire ou, à défaut, par celui qui est à l'origine de la restriction à la propriété.

<sup>3</sup> L'intéressé doit annoncer ses prétentions par écrit à l'entreprise ferroviaire dans les dix ans qui suivent la date à laquelle la restriction à la

<sup>51</sup> RS 711

<sup>52</sup> Anciennement art. 18g. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>53</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>54</sup> Anciennement art. 18h. Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 1982 (RO 1984 1429; FF 1981 I 349).

<sup>55</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>56</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).



propriété prend effet. Si les prétentions sont entièrement ou partiellement contestées, la procédure prévue aux art. 57 à 75 LEx<sup>57</sup> est ouverte.

<sup>4</sup> Cette procédure ne porte que sur les prétentions qui ont été produites. Sont exclues les oppositions à la restriction de la propriété foncière faites ultérieurement, ainsi que les requêtes tendant à modifier les autorisations délivrées pour des installations annexes (art. 18*m*) ou les décisions d'établir des zones réservées ou des alignements.

<sup>5</sup> L'indemnité porte intérêt à partir du moment où la restriction à la propriété prend effet.

### Art. 18<sup>v</sup><sup>58</sup>

V. Remembrement.  
Compétence

<sup>1</sup> Si les droits réels nécessaires à la réalisation d'un projet peuvent être obtenus par un remembrement mais que le canton n'y procède pas de son propre chef, l'autorité chargée de l'approbation des plans lui demande de l'ordonner dans un délai fixé par elle en vertu du droit cantonal. Si ce délai n'est pas respecté, la procédure ordinaire, qui comprend l'expropriation, est appliquée.

<sup>2</sup> Les mesures suivantes peuvent être prises lors de la procédure de remembrement:

- a. utilisation des biens-fonds de l'entreprise ferroviaire;
- b. réduction de la surface des biens-fonds compris dans le remembrement;
- c. mise en compte de la plus-value provenant des améliorations foncières qui résultent des travaux conduits par l'entreprise ferroviaire;
- d. entrée de l'entreprise ferroviaire en possession anticipée;
- e. autres mesures prévues par le droit cantonal.

<sup>3</sup> La valeur vénale du terrain obtenu par des réductions de surface pour les besoins de l'entreprise ferroviaire est créditée à l'entreprise de remembrement.

<sup>4</sup> Si le droit cantonal ne prévoit pas de procédure spéciale, la procédure relative aux remaniements parcellaires de terrains agricoles, de forêts ou de terrains à bâtir est applicable; l'étendue de la zone à inclure et l'ampleur du remaniement peuvent être limités au remembrement nécessaire à la réalisation du projet de l'entreprise ferroviaire.

<sup>57</sup> RS 711

<sup>58</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>5</sup> Les frais supplémentaires de remembrement occasionnés par le projet de construction de l'entreprise ferroviaire sont mis à la charge de cette dernière. Si le remembrement n'est nécessaire que pour les besoins de cette construction, l'entreprise ferroviaire supporte la totalité des frais.

**Art. 18<sup>W59</sup>**

VI. Autorisation d'exploitation

<sup>1</sup> L'office désigne les installations ferroviaires et les véhicules qui ne peuvent être exploités qu'avec son autorisation. Il édicte les règlements de service.

<sup>2</sup> Si le véhicule ou l'installation de sécurité sert exclusivement ou principalement à l'exploitation d'un chemin de fer, le cahier des charges et le croquis-type doivent être soumis à l'office avant l'exécution des travaux. L'office décide dans chaque cas si une autorisation d'exploitation est nécessaire ou non.

**Art. 19**

VII.<sup>60</sup> Mesures de sécurité

<sup>1</sup> L'entreprise de chemin de fer est tenue de prendre, conformément aux prescriptions du Conseil fédéral et aux conditions liées à l'approbation des plans, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation, ainsi que pour empêcher que des personnes ou des choses ne soient exposées à des dangers. Si des travaux de construction affectent des installations publiques telles que routes ou chemins, conduites et ouvrages similaires, l'entreprise prendra, en tant que l'intérêt public l'exige, toutes mesures pour assurer l'utilisation de ces ouvrages.

<sup>2</sup> L'entreprise de chemin de fer supporte les frais de ces mesures. Les frais des mesures nécessitées par des travaux entrepris par des tiers ou qui ont dû être prises eu égard à leurs besoins sont à la charge de ces tiers.

**Art. 20**

VIII.<sup>61</sup> Obligation de dédommager

L'obligation du chemin de fer de réparer le préjudice causé aux tiers par des empiétements sur leurs droits est régie par la législation fédérale sur l'expropriation lorsque ces empiétements ne doivent pas être tolérés en application des règles du droit de voisinage ou d'autres dispositions légales, et qu'ils sont une conséquence inévitable ou difficilement évitable de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer.

<sup>59</sup> Introduit par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>60</sup> Anciennement ch. III.

<sup>61</sup> Anciennement ch. IV.

**Art. 21**

IX.<sup>62</sup> Restrictions pour assurer la sécurité du chemin de fer

1 Si les travaux, les installations, les arbres ou les entreprises de tiers portent atteinte à la sécurité du chemin de fer, ces tiers ont l'obligation de remédier à la situation lorsque l'entreprise de chemins de fer le demande.<sup>63</sup> Si les intéressés ne peuvent s'entendre au sujet des mesures à prendre, celles-ci seront déterminées par l'office sur la proposition du chemin de fer et après consultation des intéressés. Entre-temps, les tiers devront s'abstenir de toute atteinte à la sécurité du chemin de fer. En cas d'extrême urgence, l'entreprise de chemins de fer peut prendre elle-même les mesures nécessaires afin d'écarter le danger<sup>64</sup>.

2 Si les installations ou les entreprises de tiers existaient déjà avant la mise en vigueur de la présente loi ou avant l'établissement des installations ferroviaires, le droit au dédommagement des tiers sera réglé par la législation fédérale sur l'expropriation. Si des installations ou entreprises d'un tiers ont été établies après la mise en vigueur de la présente loi ou l'établissement du chemin de fer, les frais des mesures à prendre en vertu de l'al. 1 seront à la charge de ce tiers, et celui-ci n'aura pas droit à un dédommagement. Le coût des mesures prises en vertu de l'al. 1 pour remédier aux atteintes causées par les arbres sont à la charge de l'entreprise de chemins de fer, à moins qu'elle ne prouve que le tiers responsable ne se soit comporté de manière fautive<sup>65</sup>.

**Art. 22**

X.<sup>66</sup> Installations de signalisation et de télécommunication

Les entreprises de chemins de fer peuvent établir et exploiter les installations et appareils électriques et radioélectriques nécessaires à leurs services. Le département<sup>67</sup> désigne ces installations et appareils et en règle l'utilisation. Les installations de télécommunication doivent être soumises dans tous les cas à la procédure d'approbation des plans visée aux art. 18 à 18i.<sup>68</sup>

62 Anciennement ch. V.

63 Nouvelle teneur de la phrase selon l'art. 55 ch. 2 de la LF du 4 oct. 1991 sur les forêts, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1993 (RS 921.0).

64 Phrase introduite par l'art. 55 ch. 2 de la LF du 4 oct. 1991 sur les forêts, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1993 (RS 921.0).

65 Phrase introduite par l'art. 55 ch. 2 de la LF du 4 oct. 1991 sur les forêts, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1993 (RS 921.0).

66 Anciennement ch. VI.

67 Nouvelle expression selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221). Il a été tenu compte de cette modification dans tout le présent texte.

68 Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

**Art. 23**

XI.<sup>69</sup> Police des chemins de fer

Les entreprises de chemins de fer exercent la police des chemins de fer conformément à la législation fédérale y relative.

**Art. 24**

XII.<sup>70</sup> Croisements avec d'autres installations

1. Croisements des chemins de fer avec les routes

A. Autorisation

<sup>1</sup> L'établissement, le déplacement et la modification de croisements entre routes ou chemins publics ou privés et voie ferrée sont soumis à l'approbation de l'office. Les art. 18 à 18*i* et 18*m* sont applicables.<sup>71</sup>

<sup>2</sup> Les croisements avec des routes publiques affectées à l'usage commun doivent être approuvés si, pendant et après leur établissement, les mesures de sécurité et les installations nécessaires assurent sans entraves la continuité de l'exploitation ferroviaire et que les croisements ne gênent pas un aménagement projeté des installations du chemin de fer.

<sup>3</sup> Les nouveaux croisements avec des routes publiques doivent en principe être établis sous forme de passages inférieurs ou supérieurs. Sur proposition des autorités intéressées, l'office<sup>72</sup> devra, dans la procédure d'approbation des plans, consulter des experts en matière de construction et de circulation routières.

**Art. 25**

B. Frais

a. Nouveaux croisements avec des routes publiques

<sup>1</sup> Lorsqu'un croisement doit être établi entre une nouvelle voie de chemin de fer servant au trafic public et une route publique ou entre une nouvelle route publique et le chemin de fer, le propriétaire de la nouvelle voie de communication supportera les frais de toute l'installation au lieu du croisement.

<sup>2</sup> L'usage du domaine routier ou ferroviaire au point de croisement doit être cédé gratuitement.

**Art. 26**

b. Modifications aux croisements existants de chemins de fer avec des routes publiques

<sup>1</sup> Lorsqu'un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur ou supprimé par suite du déplacement de la route, les frais de toutes les modifications des installations ferroviaires et routières seront supportés: par l'entreprise de chemin de fer, si la modification a été provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire;

<sup>69</sup> Anciennement ch. VII.

<sup>70</sup> Anciennement ch. VIII.

<sup>71</sup> Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>72</sup> Nouvelle expression selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

par le propriétaire de la route, si la modification a été provoquée surtout par les besoins du trafic routier.

<sup>2</sup> Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et le perfectionnement des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartiront les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication.

<sup>3</sup> L'art. 25, al. 2, est applicable.

### Art. 27

c. Participation à raison des avantages

<sup>1</sup> Dans tous les cas, chacune des parties devra participer aux frais dans la mesure où elle retire des avantages de la modification des installations.

<sup>2</sup> Si l'une des parties présente des exigences spéciales dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations ou de leur aménagement ultérieur, elle devra supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement.

### Art. 28

d. Croisements avec des nouveaux chemins privés

L'art. 25 s'applique par analogie aux croisements des chemins de fer avec de nouveaux chemins privés. L'entreprise de chemin de fer peut demander l'avance des frais ou des sûretés ainsi qu'une indemnité équitable pour l'usage du domaine du chemin de fer.

### Art. 29

e. Disposition commune

Les art. 25 à 28 s'appliquent par analogie aux frais des travaux d'entretien ou de renouvellement ainsi que de toutes mesures temporaires ou permanentes prises aux croisements en vue de prévenir les accidents, de même qu'aux frais occasionnés par le service des installations établies à cet effet.

### Art. 30

2. Croisements avec d'autres voies ferrées

Les art. 24 à 27, ainsi que l'art. 29, s'appliquent par analogie aux croisements de voies ferrées entre elles.

### Art. 31

3. Croisements avec d'autres installations

<sup>1</sup> L'art. 24 s'applique par analogie aux croisements des chemins de fer avec les eaux publiques ou privées, les installations de transmission ou de téléphéragage, les conduites et canalisations et les autres installations analogues.

<sup>2</sup> Les frais de construction, d'entretien et de renouvellement dus à l'aménagement d'un nouveau croisement ou à la modification d'un croisement existant, de même que les frais causés par des mesures temporaires ou permanentes destinées à éviter des dommages au lieu du croisement, sont à la charge de celui qui entreprend les travaux. L'entreprise de chemin de fer peut réclamer une indemnité équitable pour l'usage du domaine ferroviaire nécessaire à l'établissement des installations privées. Les art. 25, al. 2, et 26, al. 3, s'appliquent par analogie aux croisements avec les installations publiques.

<sup>3</sup> Sont réservées les dispositions de la législation fédérale concernant la rencontre d'installations électriques.

### Art. 32

4. Conventions  
contraires  
relatives aux  
frais

Les art. 25 à 31 ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment la répartition des frais.

### Art. 33<sup>73</sup>

XIII.<sup>74</sup> Jonction  
1. Octroi et  
redevance

<sup>1</sup> Toute entreprise est tenue, tant du point de vue technique qu'en ce qui concerne l'exploitation, de se prêter à la jonction avec un autre chemin de fer de manière à ce que:

- a. les voyageurs puissent changer de train sans difficulté pour passer d'une ligne ferroviaire à une autre;
- b. le matériel roulant puisse passer sans difficulté d'une ligne ferroviaire à une autre de même écartement;
- c. le raccordement aux installations de transbordement ou aux fosses pour trucks porteurs soit possible en cas d'écartement différent de la voie.

<sup>2</sup> La garantie de la jonction en vertu de l'al. 1, let. b, est régie par les principes figurant à l'art. 9a. Les parties définissent les modalités de la jonction et de la redevance dans une convention selon l'art. 9b.

<sup>3</sup> Les entreprises règlent dans une convention l'utilisation commune des installations et des équipements qui ne relèvent pas de l'accès au réseau. Les conventions doivent être présentées à l'office pour information.

<sup>73</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>74</sup> Anciennement ch. IX.

2. ... **Art. 34**<sup>75</sup>

**Art. 35**<sup>76</sup>

3. Jonction avec d'autres entreprises de transports publics

L'art. 33, al. 1, let. a, et al. 3, s'applique par analogie à la jonction d'un chemin de fer avec une autre entreprise de transports publics.

**Art. 36 et 37**<sup>77</sup>

**Art. 38**<sup>78</sup>

XIV.<sup>79</sup> Interruption de l'exploitation

<sup>1</sup> L'entreprise qui constate ou cause une interruption de l'exploitation doit en aviser immédiatement les autres entreprises concernées et convenir avec elles des mesures à prendre. Sauf en cas de force majeure, le transport régulier des voyageurs doit être maintenu en détournant le trafic ou en recourant à d'autres moyens de transport.

<sup>2</sup> Les chemins de fer qui assurent exclusivement ou principalement le service local des voyageurs ou qui, aux termes de leur concession, n'ont pas l'obligation d'assurer leur exploitation durant toute l'année ne sont pas tenus d'organiser un service de remplacement. Il en est de même pendant les suspensions de l'exploitation nécessitées par la révision obligatoire des installations.

**Art. 39**<sup>80</sup>

XV.<sup>81</sup> Services accessoires et autres utilisations à des fins commerciales

<sup>1</sup> Les entreprises de chemins de fer peuvent installer des services accessoires dans les gares et dans les trains, pour autant que ces services répondent aux besoins des usagers des chemins de fer.

<sup>2</sup> Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne sont pas applicables aux services définis par les entreprises de chemins de fer comme services accessoires. Par contre, ceux-ci sont soumis aux autres dispositions de police en matière commerciale, sanitaire et économique de même qu'aux réglementations sur les rapports de travail déclarées obligatoires par les autorités compétentes.

<sup>75</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

<sup>76</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835 2844; FF **1997** I 853).

<sup>77</sup> Abrogés par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

<sup>78</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835 2844; FF **1997** I 853).

<sup>79</sup> Anciennement ch. X.

<sup>80</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835 2844; FF **1997** I 853).

<sup>81</sup> Anciennement ch. XI.

**Art. 40**<sup>82</sup>

XVI. Litiges  
1. Offices<sup>83</sup>

<sup>1</sup> Après avoir consulté les autorités et les entreprises de transport intéressées, l'office règle les litiges relatifs aux questions suivantes:<sup>84</sup>

- a.<sup>85</sup> exigences en matière de construction et d'exploitation ferroviaires (art. 18 et 18*m*);
- b. mesures à prendre pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer ainsi que la protection des personnes et des choses (art. 19, al. 1, 21, al. 1, 24, 30 et 31, al. 1);
- c. installation et exploitation d'appareils électriques et radioélectriques de signalisation et de télécommunication (art. 22);
- d. refus de se prêter à la jonction ou exigences excessives pour s'y prêter (art. 33 et 35);
- e. nécessité d'installer des services accessoires et heures d'ouverture de ceux-ci (art. 39).

<sup>2</sup> L'office statue également sur les litiges relatifs à l'application des dispositions du présent chapitre concernant les frais et leur répartition ainsi que les indemnités (art. 19, al. 2, 21, al. 2, et 25 à 32). Le Conseil fédéral statue sur les litiges opposant les Chemins de fer fédéraux et l'administration fédérale. ...<sup>86</sup>

**Art. 40a**<sup>87</sup>

2. Commission  
d'arbitrage

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue une Commission d'arbitrage conformément aux art. 71*a* à 71*c* de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>88</sup>.

<sup>2</sup> La Commission d'arbitrage statue sur les litiges concernant l'accès au réseau et le calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure.

<sup>82</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>83</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>84</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>85</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>86</sup> Phrase abrogée par le ch. II 4 de la LF du 23 juin 2000 (RO 2000 2719; FF 1999 8857 8940).

<sup>87</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>88</sup> RS 172.021



## Chapitre V Prestations particulières en faveur des administrations publiques

### Art. 41

- I. Principe
- Sauf dispositions contraires de la présente loi et sauf conventions contraires entre les intéressés, les prestations particulières des entreprises de chemins de fer en faveur de la Confédération, des cantons, des communes et des autres corporations de droit public, ainsi que de leurs établissements et services, donnent droit à une indemnité d'après les principes généralement admis dans le commerce.

### Art. 42

- II. Défense nationale
1. Installations ferroviaires et véhicules
- <sup>1</sup> A la demande du Conseil fédéral, les installations du chemin de fer, les véhicules ainsi que le parc du matériel roulant dans son ensemble doivent être construits, complétés et tenus prêts au service, conformément aux besoins de la défense nationale militaire et économique du pays. L'art. 18 est applicable.
- <sup>2</sup> La Confédération supporte les frais des mesures requises. Si l'entreprise de chemin de fer en retire un avantage du point de vue de son exploitation, elle devra supporter elle-même une partie équitable de ces frais.

### Art. 43

2. Transports militaires
- <sup>1</sup> Les entreprises de chemins de fer sont tenues, dans les limites de leur capacité, d'exécuter pour l'armée et l'administration militaire les transports ordonnés par les organes militaires compétents. Sont réservées les exceptions et restrictions décidées par le Conseil fédéral.
- <sup>2</sup> ...<sup>89</sup>
- <sup>3</sup> Si des mesures extraordinaires de sûreté doivent être prises pour l'exécution de transports militaires, les frais en seront à la charge de la Confédération.

### Art. 44

3. Responsabilité de la Confédération
- <sup>1</sup> La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer des dommages que leur causent les transports militaires lorsque aucune faute n'est imputable à l'entreprise ou à son personnel.
- <sup>2</sup> La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer, selon les règles du droit civil, de tout dommage que leur causent la construction, l'existence ou l'usage d'ouvrages et d'installations militaires se trouvant sur le domaine du chemin de fer ou à proximité.

<sup>89</sup> Abrogé par l'art. 53 ch. 4 de la LF du 4 oct. 1985 sur les transports publics (RS 742.40).

III. ... **Art. 45**<sup>90</sup>

**Art. 46**

IV. Administration des douanes

La législation sur les douanes détermine la nature et l'étendue des prestations des entreprises de chemins de fer en faveur de l'administration des douanes. Pour ces prestations, les entreprises ont droit à une indemnité équitable. Le Conseil fédéral désigne les prestations qui donnent droit à une indemnité. Les conventions qui seront conclues entre l'Administration des douanes et les entreprises de chemins de fer au sujet de l'indemnité devront être approuvées par le Conseil fédéral.

**Art. 47**

V. Hygiène publique

La législation fédérale concernant la santé de l'homme et des animaux, la lutte contre les parasites et le commerce de marchandises fixe les prestations que les entreprises de chemins de fer ont à fournir en vue de son application. Pour ces prestations, les entreprises ont droit à une indemnité équitable.

**Art. 48**<sup>91</sup>

VI. Litiges

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle tous les litiges résultant de l'application de l'art. 46.

<sup>2</sup> Après avoir entendu les intéressés, l'office statue sur les litiges portant sur l'obligation d'exécuter des transports et la détermination de mesures extraordinaires de sûreté en matière de transports militaires (art. 43, al. 1 et 3).

<sup>3</sup> Les litiges concernant l'application de taxes militaires ou les frais des mesures de sûreté extraordinaires liées aux transports militaires sont réglés en première instance par la commission de recours du DDPS selon la procédure applicable à l'administration militaire fédérale.

<sup>4</sup> L'office règle les autres litiges opposant des administrations publiques et des entreprises ferroviaires au sujet de l'application du présent chapitre et qui concernent des indemnités ou des frais, la répartition de ceux-ci ou la responsabilité de la Confédération (art. 41, 42, al. 2, 44 et 47).

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle, en lieu et place de la commission de recours du DDPS, les litiges opposant les Chemins de fer fédéraux à l'administration fédérale.

<sup>90</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO 1998 2835; FF 1997 I 853).

<sup>91</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

## Chapitre VI<sup>92</sup> Indemnisation des coûts non couverts

### Art. 49

#### I. Principe

<sup>1</sup> Pour l'offre de transport qu'ils commandent conjointement, la Confédération et les cantons indemnisent les entreprises de transport (entreprises) des coûts non couverts planifiés.

<sup>2</sup> Les offres du trafic local et les lignes du seul trafic d'excursion sont exclues des prestations fédérales.

<sup>3</sup> La Confédération prend intégralement en charge les coûts non couverts planifiés des offres d'importance nationale qu'elle commande, notamment celle du trafic combiné.

<sup>4</sup> Les fonds d'amortissement ne pouvant pas être réinvestis peuvent être utilisés pour rembourser les prêts conditionnellement remboursables.<sup>93</sup>

### Art. 50

#### II. Conditions

<sup>1</sup> Ont droit à l'indemnité les entreprises:

- a. Qui présentent des comptes conformes aux prescriptions du chapitre IX;
- b. Dont la comptabilité est subdivisée en secteurs et atteste les coûts non couverts de chaque secteur et
- c. Qui gèrent comme secteurs distincts au moins le transport régional des voyageurs et l'infrastructure ferroviaire, dans la mesure où l'un ou l'autre est disponible.

<sup>2</sup> La Confédération peut accorder des allègements en faveur des entreprises à faible trafic et pour les entreprises étrangères qui ont peu de lignes en Suisse.

### Art. 51

#### III. Offre et procédure de la commande

<sup>1</sup> L'offre des prestations et l'indemnisation des divers secteurs sont fixées au préalable de manière contraignante par la Confédération, les cantons participants et les entreprises dans une convention compte tenu des comptes prévisionnels des entreprises. Le Conseil fédéral règle la procédure de commande ainsi que les principes de l'offre de prestations et de l'indemnisation d'entente avec les cantons. Cette disposition n'affecte pas l'autonomie des entreprises dans le processus d'exécution.

<sup>92</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>93</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 17 juin 2005, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2005 (RO 2005 4775; FF 2004 4977).

<sup>2</sup> L'offre de prestations, composée d'un projet d'offre et de prix, et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande. Sont également pris en considération:

- a. Une desserte de base appropriée;
- b. Des impératifs de politique régionale, notamment les besoins liés au développement économique des régions défavorisées;
- c. Des impératifs de politique d'aménagement du territoire;
- d. Des impératifs de protection de l'environnement;
- e. Des impératifs des handicapés.

<sup>3</sup> Dès que l'offre a été déterminée par convention, les entreprises de transport bénéficient d'un droit subjectif à l'indemnité envers chaque commanditaire (Confédération, cantons, tiers).

<sup>4</sup> En cas de litige en matière de procédure de commande entre les cantons, les entreprises de transport et les autorités fédérales chargées de négocier les conventions relatives aux offres à indemniser au sens de l'art. 49, al. 1, le département tranche; il tient compte des principes figurant à l'al. 2. Cette décision peut être portée devant le Conseil fédéral.

#### **Art. 52<sup>94</sup>**

IV. Réduction de l'indemnité

Après avoir entendu les cantons intéressés, la Confédération peut réduire l'indemnité demandée lors de la procédure de commande par l'entreprise, si sa gestion n'est pas rationnelle.

#### **Art. 53**

V. Répartition financière

<sup>1</sup> Les parts de la Confédération et des cantons à l'indemnité sont fixées par le Conseil fédéral, après consultation des cantons. Leur capacité financière et leurs conditions structurelles sont notamment prises en compte.

<sup>2</sup> La part de la Confédération est de 36 % au moins et de 94 % au plus.<sup>95</sup>

<sup>3</sup> Si plusieurs cantons participent à une ligne, leurs parts se calculent, sauf accord contraire, d'après la desserte des stations et la longueur du tronçon exploité sur leur territoire.

<sup>4</sup> Les cantons déterminent si les communes ou d'autres collectivités participent à l'indemnité.

<sup>94</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>95</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 8 de la LF du 19 mars 1999 sur le programme de stabilisation 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 2374 2385; FF 1999 3).

<sup>5</sup> Pour encourager la régionalisation, la Confédération peut déroger aux dispositions du présent article si sa charge financière relative ne s'en trouve pas augmentée globalement.

#### **Art. 54**

VI. Imputation Les montants de l'indemnité calculés selon l'art. 51 ne sont pas pris en compte lors de la détermination de la valeur commerciale d'une entreprise de transport (art. 77).

#### **Art. 55**

...

### **Chapitre VII Prêts et aides financières<sup>96</sup>**

#### **Art. 56<sup>97</sup>**

I. Améliorations techniques

Si une entreprise souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions.

#### **Art. 57**

II. Adoption d'un autre mode de transport

<sup>1</sup> La Confédération peut encourager l'organisation de services de transports routiers doublant ou remplaçant des chemins de fer, si par ce moyen le trafic est assuré d'une manière plus économique. Le service de transport, considéré dans son ensemble, doit rester assuré comme auparavant ou offrir des avantages équivalents.

<sup>2</sup> Les agents du chemin de fer qui ont les aptitudes voulues doivent être rengagés dans le service de remplacement. Les conditions mises à l'obtention de permis de conduire des véhicules automobiles et des trolleybus seront allégées en leur faveur.

<sup>3</sup> S'ils ne peuvent trouver une occupation dont la rémunération correspond à leur gain antérieur, les agents du chemin de fer qui ne peuvent être rengagés faute d'aptitudes ont droit au paiement par leur ancien employeur d'une indemnité appropriée fixée d'après le nombre d'années passées à son service. Si l'entreprise de chemin de fer est dotée d'une caisse de secours au personnel, l'indemnité est remplacée par la

<sup>96</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>97</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

prestation prévue au règlement ou dans les statuts de cette caisse pour le cas de résiliation des rapports de service sans faute de l'intéressé.

<sup>4</sup> L'office peut obliger l'entreprise qui se substitue au chemin de fer à maintenir en activité les institutions de prévoyance créées par celui-ci et à leur verser les contributions prescrites par le règlement ou les statuts de ces institutions; après avoir consulté les intéressés, elle peut aussi ordonner l'affiliation du personnel à une autre institution de prévoyance offrant toutes garanties et obliger lesdits intéressés à lui verser leurs contributions.

#### **Art. 58**<sup>98</sup>

#### **Art. 59**<sup>99</sup>

III. Dommages  
causés par les  
forces naturelles

En cas de graves dommages causés par les forces naturelles, la Confédération peut accorder aux entreprises des aides financières pour la remise en état ou le remplacement d'installations et de véhicules endommagés ou démolis, ainsi que pour les travaux de déblaiement.

#### **Art. 60**<sup>100</sup>

IV. Participation  
des cantons

Les prestations de la Confédération selon les art. 56 et 57 présupposent la participation des cantons dans la mesure où il ne s'agit pas d'investissements destinés à satisfaire des offres selon l'art. 49, al. 3.

#### **Art. 61**<sup>101</sup>

V. Répartition  
financière

<sup>1</sup> La part de la Confédération aux prestations au titre des améliorations techniques (art. 56) est comprise entre 5 et 50 %. Par ailleurs, les dispositions de l'art. 53, al. 1, 3 à 5, sont applicables.

<sup>2</sup> Dans des cas exceptionnels, le Conseil fédéral peut augmenter la part de la Confédération à 85 % pour les cantons dont les charges financières sont particulièrement lourdes.

<sup>3</sup> La part fédérale aux prestations au titre de l'adoption d'un autre mode de transport (art. 57) est calculée selon l'art. 53.

<sup>98</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 24 mars 1995 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>99</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>100</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>101</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

VI. Crédit  
d'engagement  
pluriannuel

### Art. 61<sup>a102 103</sup>

L'Assemblée fédérale vote un crédit d'engagement pluriannuel destiné à assurer le financement de l'aide prévue aux art. 56, 57 et 59.

## Chapitre VIII Séparation des transports et de l'infrastructure<sup>104</sup>

### Art. 62<sup>105</sup>

<sup>1</sup> L'exploitation de l'infrastructure doit être séparée des autres activités dans les comptes de l'entreprise.

<sup>2</sup> L'entreprise ferroviaire doit séparer le secteur de l'infrastructure des autres secteurs de l'entreprise sur le plan de l'organisation et dans son bilan. L'office peut libérer les chemins de fer à voie étroite et les petites entreprises ferroviaires de ces obligations.

<sup>3</sup> L'infrastructure comprend les installations et les équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment la voie, les installations d'alimentation en courant (y compris les sous-stations), les installations de sécurité, les installations d'accueil, les installations publiques de chargement et les gares de triage. La fourniture de l'électricité est rattachée à l'infrastructure. Les équipements et les installations destinés à l'entretien du matériel roulant, les usines électriques et les lignes à haute tension, les installations et le personnel de vente ainsi que les opérations de triage en dehors de gares de triage peuvent également être rattachés à l'infrastructure, mais ils ne relèvent pas de l'accès au réseau. Ils ne doivent pas entraîner de frais non couverts dans le compte d'infrastructure.

## Chapitre IX Régime des comptes

### Art. 63<sup>106</sup>

I. Principes

<sup>1</sup> Après consultation du Département fédéral des finances et des cantons, le département règle, par voie d'ordonnance, la présentation des comptes des entreprises de transport concessionnaires. Lorsqu'il

<sup>102</sup> Anciennement art. 60a.

<sup>103</sup> Introduit par le ch. 16 de l'annexe à la loi du 5 oct. 1990 sur les subventions, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1991 (RS 616.1).

<sup>104</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>105</sup> Abrogé par l'art. 9 de l'A du 5 juin 1959 sur le rapprochement tarifaire [RO 1959 830]. Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>106</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

n'édicte pas de dispositions particulières, les prescriptions du code des obligations<sup>107</sup> concernant la comptabilité commerciale, le compte de résultats et le bilan des sociétés anonymes sont applicables.

<sup>2</sup> Le département peut notamment édicter d'autres prescriptions sur la comptabilisation, l'inscription au bilan et les amortissements, ainsi que des dispositions sur les réserves, le compte de construction, la subdivision en secteurs, le compte de résultats par ligne et l'obligation de renseigner la Confédération et les cantons.

#### Art. 64<sup>108</sup>

II. Présentation  
du résultat de  
l'entreprise

<sup>1</sup> L'entreprise répond elle-même du déficit si ses produits ainsi que les prestations financières fournies par la Confédération et par les cantons ne lui permettent pas de couvrir ses dépenses globales. Elle porte ce déficit au compte du nouvel exercice.

<sup>2</sup> L'entreprise dispose d'un excédent de produits lorsque les produits et les prestations financières fournies par la Confédération et les cantons dépassent ses dépenses globales. Dans la mesure où cet excédent provient de secteurs donnant droit à l'indemnité, elle le met en réserve pour couvrir les futurs déficits.

#### Art. 65<sup>109</sup>

III. Réserve

5 % du gain annuel sont attribués à la réserve générale jusqu'à ce que celle-ci atteigne 20 % du capital social déjà versé. La réserve générale ne peut être utilisée que pour couvrir les pertes.

IV. à VI ...

#### Art. 66 à 69<sup>110</sup>

#### Art. 70

VII. Surveillance

<sup>1</sup> Les entreprises de transports qui sont au bénéfice d'aides ou de prêts en vertu des art. 49, 56 et 57 arrêtent les comptes et les bilans à la fin de l'exercice et les soumettent à l'examen et à l'approbation de l'office avec les justificatifs correspondants.<sup>111</sup> Celle-ci peut exiger en outre des justifications spéciales du produit net et des immobilisations pour certaines lignes qui, d'après leurs concessions, peuvent être rachetées séparément.

<sup>107</sup> RS 220

<sup>108</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>109</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>110</sup> Abrogés par le ch. I de la LF du 24 mars 1995 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>111</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).



<sup>2</sup> L'office examine si les comptes sont conformes aux dispositions de la législation ferroviaire et aux conventions de subsides ou de prêts que l'entreprise de transport passe en vertu de celles-ci avec des corporations de droit public. Elle a un droit de regard sur l'ensemble de la gestion de l'entreprise.<sup>112</sup>

### Art. 71

VIII. Contestations

<sup>1</sup> Si les documents présentés ne sont pas conformes aux prescriptions énoncées aux art. 63 et 70, l'office ordonne les mesures appropriées, après avoir consulté l'administration du chemin de fer.

<sup>2</sup> Si l'approbation est refusée en raison de contestations portant sur l'affectation du bénéfice net, le montant litigieux ne deviendra disponible qu'après décision définitive.

<sup>3</sup> ...<sup>113</sup>

### Art. 72

IX. Contrôle

<sup>1</sup> Sous réserve des prescriptions qui suivent, l'élection et les attributions des contrôleurs sont réglées par les dispositions du code des obligations<sup>114</sup> sur la révision<sup>115</sup> dans les sociétés anonymes.

<sup>2</sup> A moins qu'une société fiduciaire ou un syndicat de revision ne soit chargé de la vérification des comptes, l'un des contrôleurs au moins devra être expert en comptabilité; il sera désigné comme chef de la révision<sup>116</sup>.

<sup>3</sup> Dans leur rapport, les contrôleurs mentionneront si les comptes ont été approuvés par l'office, le cas échéant, sous quelles réserves.

X. ...

### Art. 73<sup>117</sup>

### Art. 74

XI. Rapport de revision en cas de réduction du capital social

Le rapport de revision spécial requis à l'art. 732 du code des obligations<sup>118</sup> en cas de réduction du capital social<sup>119</sup> peut être établi, pour les sociétés anonymes soumises à la présente loi, par l'office.

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835 2844; FF **1997** I 853).

<sup>113</sup> Abrogé par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RO **1999** 3071; FF **1998** 2221).

<sup>114</sup> RS **220**

<sup>115</sup> Nouveau terme selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

<sup>116</sup> Nouveau terme selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

<sup>117</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 24 mars 1995 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

<sup>118</sup> RS **220**

<sup>119</sup> Actuellement «capital-actions».

## Chapitre X Rachat

### Art. 75

- I. Droit de rachat
- <sup>1</sup> Si elle estime que l'intérêt national l'exige, la Confédération peut acquérir tout chemin de fer concessionnaire contre versement d'une indemnité fixée conformément aux dispositions de la présente loi.
- <sup>2</sup> Le droit de rachat appartient aussi aux cantons et communes auxquels il est réservé par la concession. Si des cantons ou des communes ont acquis un chemin de fer, la Confédération peut exiger qu'il lui soit cédé aux conditions prévues par la présente loi.
- <sup>3</sup> Dans tous les cas, l'achat doit être annoncé au chemin de fer trois ans avant le moment où l'acquéreur pourra prendre possession de celui-ci.

### Art. 76

- II. Objet
- <sup>1</sup> L'acquisition a pour objet les ouvrages, les installations et le matériel d'exploitation figurant au compte de construction du chemin de fer, ainsi que les constructions inachevées et les pièces de réserve pour véhicules.
- <sup>2</sup> Ils doivent être cédés en état d'entretien normal. Les frais que devra supporter l'acquéreur pour rétablir cet état seront déduits du prix d'achat.

### Art. 77

- III. Indemnité
1. Calcul
- <sup>1</sup> Il sera versé pour prix d'achat une indemnité équitable fondée sur la valeur commerciale du chemin de fer, compte étant tenu également de la valeur des installations ferroviaires au bilan.
- <sup>2</sup> La valeur commerciale se calcule sur la base du rendement probable pour l'acquéreur, compte tenu de tous les avantages et désavantages qui résulteront pour lui de l'opération.
- <sup>3</sup> La valeur de rendement s'obtient en multipliant par vingt-cinq la différence escomptée entre les produits d'exploitation annuels, d'une part, et les charges d'exploitation, y compris les amortissements prescrits sur les immobilisations, d'autre part. De ce montant est déduit l'état des amortissements prescrits, dans la mesure où la moins-value des installations qui y est exprimée n'a pas été compensée par de nouveaux investissements.
- <sup>4</sup> Le prix d'achat ne doit pas dépasser la valeur figurant au bilan. La valeur au bilan se fonde sur les frais de construction ou d'acquisition des installations, déduction faite de l'état des amortissements prescrits.

**Art. 78**

2. Imputation Sont réservés les droits à l'imputation des subsides et des prêts sur le prix d'achat si ces droits sont stipulés en faveur de la Confédération, des cantons et des autres corporations de droit public par des conventions passées avec l'entreprise de chemin de fer.

**Art. 79**<sup>120</sup>

- IV. Contestations L'office statue sur les contestations relatives à la détermination du prix d'achat.

**Chapitre XI**<sup>121</sup> ...**Art. 80 à 87****Chapitre XII**  
**Dispositions pénales et mesures administratives****Art. 88**

- I. Contraventions <sup>1</sup> Celui qui, intentionnellement ou par négligence, aura contrevenu aux prescriptions de la loi sur les chemins de fer, à d'autres lois réglant cette matière, aux dispositions d'exécution, à des conventions internationales y relatives, à la concession ou aux décisions prises en vertu de ces dispositions par l'office, sera puni, sur dénonciation de celle-ci, d'une amende de 50 à 10 000 francs.
- <sup>2</sup> Si des actes punissables ont été commis dans la gestion d'une personne morale de droit public ou privé ou d'une société commerciale, les dispositions pénales sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour elle, la personne morale ou la société commerciale répondant solidairement de l'amende et des frais.
- <sup>3</sup> Sont réservées les dispositions du code pénal suisse<sup>122</sup> ainsi que celles de la loi fédérale du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer<sup>123</sup>.

<sup>120</sup> Nouvelle teneur selon le ch. 15 de l'annexe à l'O du 3 fév. 1993 sur les autorités dont les décisions peuvent être déferées au Tribunal fédéral ou au Tribunal fédéral des assurances, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1994 (RS 173.51).

<sup>121</sup> Abrogé par le ch. I 8 de la LF du 24 mars 1995 sur les mesures d'assainissement 1994 (RO 1995 3517; FF 1995 I 85).

<sup>122</sup> RS 311.0

<sup>123</sup> RS 742.147.1

<sup>4</sup> La poursuite et le jugement des contraventions incombent aux cantons. Les jugements et les ordonnances de non-lieu doivent être communiqués sans délai et sans frais au Ministère public de la Confédération, à l'intention du Conseil fédéral, sous forme d'expédition complète.

### Art. 89

II. Mesures administratives

<sup>1</sup> Les fonctionnaires, employés ou autres agents d'une entreprise concessionnaire qui, dans l'exécution de leur service, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de leurs fonctions lorsque l'office le requiert. Il en va de même des membres d'organes de l'entreprise de chemin de fer qui occupent de tels postes temporairement ou à titre permanent.

<sup>2</sup> Lorsqu'une décision exécutoire de l'office n'est pas observée dans un délai raisonnable en dépit d'une mise en demeure, cette autorité peut exécuter ou faire exécuter la décision par des tiers aux frais du défaillant, indépendamment de l'introduction et de l'issue des poursuites pénales.

### Art. 90<sup>124</sup>

## Chapitre XIII Dispositions transitoires et finales

### Art. 91

I. Abrogation de dispositions des concessions

<sup>1</sup> Les dispositions des concessions, qui sont contraires à la présente loi, sont abrogées; il en est de même de celles qui concernent le système de traction, le nombre des voies et celui des trains à mettre en service par jour, les vitesses des trains, le transport des bagages à main et la réduction ou le relèvement des taxes suivant le bénéfice net.

<sup>2</sup> Les dispositions des concessions, qui se rapportent au rachat, restent en vigueur jusqu'à l'expiration de la durée desdites concessions.

II. ...

### Art. 92<sup>125</sup>

### Art. 93

III. Liquidation forcée et concordat après l'annulation de la concession

<sup>1</sup> Lorsque la concession est annulée en vertu des art. 8 ou 90, la liquidation forcée de l'entreprise de chemin de fer s'opère en conformité des dispositions de la loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite<sup>126</sup>. En revanche, les biens constitués en gage

<sup>124</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO 1998 2835; FF 1997 I 853).

<sup>125</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO 1998 2835; FF 1997 I 853).

<sup>126</sup> RS 281.1

conformément à l'art. 9 de la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises<sup>127</sup> sont réalisés et répartis d'après cette dernière loi. L'art. 15 de cette loi est également applicable.

<sup>2</sup> Il en est de même pour le concordat. Est applicable l'art. 52, ch. 1 et 3 à 7, de la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises.

#### Art. 94<sup>128</sup>

IV. Emoluments Le département fixe les émoluments à percevoir pour l'application de la présente loi.

#### Art. 95

V. Application de la législation sur les chemins de fer à d'autres entreprises

<sup>1</sup> Les art. 3, 7 à 9,<sup>129</sup> 15, 21, 22, 39 à 44, 46 à 48, 88, 89 et 94 ainsi que les chap. III, VI, VII, et IX de la présente loi s'appliquent par analogie aux entreprises de navigation titulaires d'une concession fédérale et à la navette entre Romanshorn et Friedrichshafen, co-exploitée par les CFF.<sup>130</sup>

<sup>2</sup> Les chap. VI, VII et IX de la présente loi s'appliquent également aux lignes d'automobiles et de trolleybus concessionnaires, dans la mesure où elle ne servent pas exclusivement au trafic local ou au trafic d'excursion.<sup>131</sup>

<sup>2bis</sup> Le chap. VI s'applique aussi aux téléphériques et au Service postal des voyageurs; le chap. VII s'applique aussi aux téléphériques.<sup>132</sup>

<sup>3</sup> Les art. 88, 89 et 94 s'appliquent aux entreprises de trolleybus.

<sup>4</sup> Les art. 15, 88, 89 et 94 s'appliquent par analogie aux entreprises de téléphériques, de téléphériques à sièges, d'ascenseurs et de traîneaux à neige qui sont au bénéfice d'une concession fédérale.<sup>133</sup>

<sup>127</sup> RS 742.211

<sup>128</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 5 de l'annexe à la LF du 22 mars 2002 sur l'adaptation des dispositions du droit fédéral en matière d'organisation, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> fév. 2003 (RO 2003 187 188; FF 2001 3657).

<sup>129</sup> Nouvelle teneur du membre de phrase selon le ch. 18 de l'annexe à la loi du 24 mars 2000 sur les fors, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RS 272).

<sup>130</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>131</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 8 disp. fin. de la LF du 24 mars 1995 sur les mesures d'assainissement 1994, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3517 5365; FF 1995 I 85).

<sup>132</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO 1995 3680; FF 1994 I 485).

<sup>133</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835 2844; FF 1997 I 853).

<sup>5</sup> S'il apparaît opportun d'unifier le droit applicable aux différentes entreprises de transport, le Conseil fédéral est autorisé à étendre l'application des dispositions de la présente loi ou d'autres lois relatives aux chemins de fer à des services de transport exploités en complément ou en remplacement du chemin de fer par celui-ci ou par d'autres entreprises.

### Art. 96

VI. Clause  
abrogatoire

<sup>1</sup> Sont abrogées toutes les dispositions qui sont contraires à la présente loi, notamment:

1. La loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse<sup>134</sup>;
2. La loi fédérale du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur<sup>135</sup>;
3. La loi fédérale du 28 juin 1895 concernant le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'Etat à l'administration de ces dernières<sup>136</sup>;
4. La loi fédérale du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer<sup>137</sup>;
5. La loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires<sup>138</sup>, sous réserve de l'art. 92 de la présente loi;
6. La loi fédérale du 18 juin 1914 concernant les émoluments à payer pour les concessions d'entreprises de transport<sup>139</sup>;
7. L'art. 111, let. c à e de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943<sup>140</sup>;
8. L'art. 9 et la dernière phrase de l'art. 11 de la loi fédérale du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer<sup>141</sup>;
9. L'art. 17, al. 1, de la loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus<sup>142</sup>;

<sup>134</sup> [RS 7 3; RO 1949 I 569 art. 55 let. b]

<sup>135</sup> [RS 8 597]

<sup>136</sup> [RS 7 219]

<sup>137</sup> [RS 7 222]

<sup>138</sup> [RS 7 118; RO 1949 500 art. 55 let. c 1997 2465 appendice ch. 17. RO 1998 2835 ch. II al. 1]

<sup>139</sup> [RS 7 987]

<sup>140</sup> [RS 3 521]

<sup>141</sup> RS 742.147.1

<sup>142</sup> RS 744.21

10. L'arrêté fédéral du 23 décembre 1904 donnant pouvoir au Conseil fédéral d'autoriser les modifications du système d'exploitation des chemins de fer<sup>143</sup>;
11. L'arrêté fédéral du 14 décembre 1921 concernant le calcul du produit net des chemins de fer privés<sup>144</sup>, sous réserve de l'art. 92 de la présente loi;
12. L'arrêté fédéral du 21 juin 1907 appliquant aux entreprises de navigation concédées la législation fédérale en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique<sup>145</sup>.

<sup>2</sup> Sont abrogés les actes législatifs suivants, sous réserve des droits et créances qui en découlent pour la Confédération, les cantons, les communes et les particuliers:

13. La loi fédérale du 2 octobre 1919<sup>146</sup> concernant l'appui financier à accorder aux chemins de fer et entreprises de navigation privés désireux d'introduire la traction électrique;
14. La loi fédérale du 6 avril 1939<sup>147</sup> sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation;
15. La loi fédérale du 21 décembre 1949<sup>148</sup> complétant la loi sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation;
16. L'arrêté fédéral du 18 juin 1907<sup>149</sup> accordant une subvention de cinq millions de francs au canton des Grisons pour la construction de lignes de chemin de fer de Bevers à Schuls et d'Ilanz à Disentis;
17. L'arrêté fédéral du 18 décembre 1918 concernant le secours aux entreprises de transport en souffrance<sup>150</sup>;
18. L'arrêté fédéral du 22 octobre 1937 instituant une aide en faveur des entreprises privées de chemin de fer et de navigation dont l'exploitation est compromise par la crise<sup>151</sup>.

<sup>3</sup> L'art. 8 de la loi fédérale du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer<sup>152</sup> reçoit la teneur suivante:

...

<sup>143</sup> [RS 7 31]  
<sup>144</sup> [RS 7 236; RO 1958 341 art. 96 al. 1 ch. 11. RO 2003 210 ch. I 13]

<sup>145</sup> [RS 7 393]

<sup>146</sup> [RS 7 243]

<sup>147</sup> [RS 7 248; RO 1950 I 367 art. 1 et 2]

<sup>148</sup> [RO 1950 I 367]

<sup>149</sup> [RS 7 242]

<sup>150</sup> [RS 7 246]

<sup>151</sup> [RS 7 247]

<sup>152</sup> RS 742.147.1. La modification mentionnée ci-dessous est insérée dans ladite loi.

Entrée en  
vigueur et  
exécution

### Art. 97

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi et arrête les prescriptions d'exécution. Les cantons édictent les dispositions d'exécution requises pour les tâches que la loi leur attribue.<sup>153</sup>

Date de l'entrée en vigueur: 1<sup>er</sup> juillet 1958<sup>154</sup>

### Dispositions transitoires de la modification du 24 mars 1995<sup>155</sup>

<sup>1</sup> Les dispositions de la présente loi seront appliquées la première fois au cours de l'exercice 1996. Le département peut accorder aux entreprises un délai transitoire de deux ans au maximum pour leur permettre d'introduire la répartition sectorielle. Pendant cette période, l'indemnité est calculée sur la base d'un compte prévisionnel pour l'ensemble de l'entreprise.

<sup>2</sup> Jusqu'en 1998 au plus tard, les parts calculées sur la base des comptes des entreprises en 1992, modifiées en fonction du montant prévu par les mesures d'assainissement 1992 des finances fédérales<sup>156</sup>, seront valables pour les parts cantonales (pourcentage).

<sup>3</sup> Jusqu'à une réglementation conventionnelle de l'offre des prestations et de l'indemnisation y afférente, sont déterminantes les prestations conformes à l'offre en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la loi révisée, mais au plus tard jusqu'au changement d'horaire de 1999.

<sup>4</sup> Aussi longtemps que le droit cantonal ne désigne pas d'autres autorités, les gouvernements cantonaux sont habilités, d'ici au 31 décembre 1998, à conclure des conventions aux termes de l'art. 51, dans les limites des prestations assurées jusqu'ici.

153 Phrase introduite par le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

154 ACF du 24 juin 1958 (RO **1958** 370)

155 RO **1995** 3680; FF **1994** I 485

156 FF **1992** III 341



**Dispositions finales de la modification du 20 mars 1998<sup>157</sup>**

<sup>1</sup> Les concessions existantes demeurent valables. Sauf disposition contraire, elles s'appliquent jusqu'à leur échéance tant à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure qu'au transport régulier des voyageurs au sens de l'art. 4 de la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route<sup>158</sup>.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance statue sur les litiges liés à l'accès au réseau jusqu'à ce que le Conseil fédéral institue la commission d'arbitrage.

**Dispositions finales de la modification du 18 juin 1999<sup>159</sup>**

<sup>1</sup> L'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemin de fer<sup>160</sup> est abrogé.

<sup>2</sup> Les demandes d'approbation des plans en cours d'examen lors de l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par les nouvelles règles de procédure.

<sup>3</sup> Les recours pendants sont régis par les anciennes règles de procédure.

<sup>157</sup> RO 1998 2835; FF 1997 I 853

<sup>158</sup> RS 744.10

<sup>159</sup> RO 1999 3071; FF 1998 2221

<sup>160</sup> [RO 1991 1319]

*Annexe*<sup>161</sup>  
(art. 18, al. 2, let. b)

## 1. Projets des Chemins de fer fédéraux suisses

<i>Tronçon/Ligne</i>	<i>Tronçon/Projet partiel</i>
Vauderens–Villars-sur-Glâne	Tout le tronçon
Mattstetten–Rothrist	Tout le tronçon
Olten–MuttENZ	Tout le tronçon
Zurich aéroport–Winterthour	Tout le tronçon
Genève–Lausanne	Boucle GEAP–Mies
Lausanne–Yverdon	Eclépens–Tunnel du Mormont
Grandson–Boudry	Onnens–Vaumarcus
Olten–Aarau	Däniken–Aarau (excl.)
Zurich (gare principale)–Thalwil	Tout le tronçon
Salquenen–Loèche	Tout le tronçon
Zurich (gare principale)–Oerlikon	Tout le tronçon
Winterthour–Weinfelden	Traversée de la Thour
Zurich–Coire	Mühlehorn–Tiefenwinkel

## 2. Projets des entreprises de transports concessionnaires

<i>Entreprise</i>	<i>Tronçon</i>
Berne–Neuchâtel	Bümpliz Nord–Rosshäusern
Vallée de la Gürbe–Berne–Schwarzenbourg	Fischermätteli–Toffen
Vallée de la Sihl–Zurich–Uetliberg	Giesshubel–Langnau am Albis
Chemins de fer du Jura	Glovelier–Delémont
Chemins de fer rhétiques	Introduction souterraine du chemin de fer Coire–Arosa dans la gare de Coire
Bremgarten–Dietikon (BD)	Introduction souterraine du BD à Dietikon

## 3. Projets mis à l'enquête conformément à l'art. 12 de l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin<sup>162</sup>

<sup>161</sup> Introduite par le ch. I 9 de la LF du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2000 (RO 1999 3071 3124; FF 1998 2221).

<sup>162</sup> RS 742.104