

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

du 20 décembre 1957 (Etat le 1<sup>er</sup> juillet 2020)

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu les art. 81, 87 et 87a de la Constitution<sup>2,3</sup>  
vu le message du Conseil fédéral du 3 février 1956<sup>4</sup>,  
arrête:*

## Chapitre 1 Dispositions générales<sup>5</sup>

### Art. 1<sup>6</sup> Objet et champ d'application

<sup>1</sup> La présente loi régit la construction et l'exploitation des chemins de fer.

<sup>2</sup> Le chemin de fer comprend l'infrastructure et les transports effectués sur celle-ci.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral décide de l'assujettissement d'autres installations et véhicules guidés par des voies à la présente loi.

### Art. 2<sup>8</sup> Entreprises ferroviaires

Les entreprises ferroviaires sont des entreprises qui:

- a. construisent et exploitent l'infrastructure (gestionnaires de l'infrastructure);
- b. effectuent des transports sur l'infrastructure (entreprises de transport ferroviaire).

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; FF 1997 I 853).

<sup>2</sup> RS 101

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

<sup>4</sup> FF 1956 I 205

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la loi du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>6</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>8</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

**Art. 3<sup>9</sup>** Expropriation<sup>10</sup>

<sup>1</sup> Le droit d'expropriation au sens de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation<sup>11</sup> peut être exercé pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer.<sup>12</sup>

<sup>2</sup> La procédure d'expropriation n'est applicable que si les efforts faits en vue d'acquiescer les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remboursement ont échoué.

<sup>3</sup> Les droits sur le domaine ferroviaire ne peuvent pas être acquis par prescription.

**Art. 4<sup>13</sup>****Chapitre 2<sup>14</sup> Entreprises ferroviaires<sup>15</sup>****Section 1 Gestionnaires d'infrastructure<sup>16</sup>****Art. 5** Concession d'infrastructure et agrément de sécurité<sup>17</sup>

<sup>1</sup> Quiconque veut construire et exploiter une infrastructure ferroviaire doit disposer d'une concession d'infrastructure (concession).<sup>18</sup>

<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>9</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>10</sup> Selon le ch. II 13 de la loi du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010, les titres marginaux sont transformés en titres médians, les ch. et les let. ne sont pas repris (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>11</sup> RS 711

<sup>12</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>13</sup> Abrogé par l'annexe ch. 18 de la LF du 24 mars 2000 sur les fors, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2001 (RO **2000** 2355; FF **1999** 2591).

<sup>14</sup> 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; FF **1997** I 853).

<sup>15</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>16</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>4</sup> Un agrément de sécurité est en outre nécessaire pour exploiter l'infrastructure. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations pour les entreprises qui opèrent sur le plan régional.<sup>19</sup>

**Art. 6<sup>20</sup>** Octroi, modification et renouvellement de la concession

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral octroie la concession dans les cas suivants:

- a. la construction et l'exploitation de l'infrastructure concernée sont d'intérêt public;
- b. on peut s'attendre à ce que l'exploitation couvre ses coûts.

<sup>2</sup> De plus, l'octroi de la concession présuppose:

- a. qu'aucun intérêt public prépondérant ne s'y oppose, notamment en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage ou de coopération en matière de sécurité nationale;
- b. que l'exploitation d'un chemin de fer sans fonction de desserte remplit les conditions requises par l'art. 11 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs<sup>21</sup>;
- c. que l'entreprise est inscrite au registre du commerce.

<sup>3</sup> Avant d'octroyer la concession, le Conseil fédéral consulte les cantons concernés.

<sup>4</sup> En ce qui concerne les tramways, l'autorisation requise par le droit cantonal pour l'utilisation de la voie publique doit avoir été délivrée ou garantie.

<sup>5</sup> La concession est octroyée pour une durée maximale de 50 ans. Elle peut être modifiée et renouvelée.

<sup>6</sup> Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est compétent pour:

- a. modifier les concessions, extensions mises à part;
- b. renouveler les concessions.<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>21</sup> RS **745.1**

<sup>22</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

**Art. 7<sup>23</sup>** Transfert de la concession<sup>24</sup>

<sup>1</sup> À la demande du concessionnaire, le DETEC peut transférer la concession à une autre entreprise.<sup>25</sup> Les cantons intéressés sont consultés au préalable.

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

**Art. 8<sup>26</sup>** Retrait, révocation et extinction de la concession

<sup>1</sup> Après avoir consulté les cantons intéressés, le Conseil fédéral retire la concession en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. les conditions de l'octroi ne sont plus remplies;
- b. l'entreprise ferroviaire manque gravement ou à plusieurs reprises aux obligations prévues par la loi ou par la concession.

<sup>2</sup> Après avoir consulté les cantons intéressés, il peut révoquer la concession 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 reçoit une indemnité appropriée.

<sup>3</sup> La concession s'éteint dans les cas suivants:

- a. dans les délais impartis par la concession, la construction n'est pas commencée, elle n'est pas achevée ou la mise en exploitation n'a pas lieu;
- b. la concession arrive à échéance;
- c. la Confédération la rachète;
- d. après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral autorise le titulaire à y renoncer;
- e. en cas de liquidation forcée, l'entreprise ferroviaire ne peut, à une seconde enchère, être adjudgée au plus offrant.

<sup>23</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>24</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>25</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

**Art. 8a<sup>27</sup>** Octroi et renouvellement de l'agrément de sécurité

<sup>1</sup> L'OFT est compétent pour l'octroi de l'agrément de sécurité.

<sup>2</sup> L'agrément de sécurité comprend l'homologation du système de gestion de sécurité établi par le gestionnaire de l'infrastructure et celle des mesures que ce dernier a prises pour garantir la sécurité de l'exploitation de ses lignes.<sup>28</sup>

<sup>3</sup> Il est octroyé pour cinq ans au plus et peut être renouvelé.

**Art. 8b<sup>29</sup>** Retrait de l'agrément de sécurité

L'OFT retire l'agrément de sécurité en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. les conditions de l'octroi ne sont plus remplies;
- b. le gestionnaire de l'infrastructure enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi ou l'agrément.

**Section 2 Entreprises de transport ferroviaire<sup>30</sup>****Art. 8c<sup>31</sup>** Autorisation d'accès au réseau et certificat de sécurité

<sup>1</sup> Quiconque veut effectuer un transport ferroviaire doit être en possession d'une licence en tant qu'entreprise de transport ferroviaire (autorisation d'accès au réseau) et d'un certificat de sécurité. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations pour les entreprises qui opèrent sur le plan régional.

<sup>2</sup> Toute entreprise de transport ferroviaire est habilitée à effectuer des transports ferroviaires sur ses propres lignes et sur les lignes de tiers pour lesquelles le certificat de sécurité est valable.

<sup>3</sup> L'entreprise doit respecter les prescriptions légales suisses, notamment:

- a. les prescriptions techniques et d'exploitation;
- b. les prescriptions sur les activités déterminantes pour la sécurité.

<sup>27</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>28</sup> Erratum de la CdR de l'Ass. féd. du 13 nov. 2013, publié le 14 janv. 2014 (RO 2014 157).

<sup>29</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2 (RO 2012 5619; FF 2011 857). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>31</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>4</sup> Le droit de transporter des voyageurs régulièrement et à titre professionnel, octroyé en vertu des art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>32</sup>, est réservé.

**Art. 8a**<sup>33</sup> Octroi et renouvellement de l'autorisation d'accès au réseau

<sup>1</sup> L'OFT octroie l'autorisation d'accès au réseau lorsque l'entreprise remplit les conditions suivantes:

- a. elle dispose d'une organisation suffisante de même que des connaissances et de l'expérience qui lui permettent de garantir une exploitation sûre et fiable;
- b. elle dispose d'une capacité financière et d'une couverture d'assurance suffisantes;
- c. elle satisfait aux exigences en matière d'honorabilité s'appliquant aux responsables de la gestion;
- d. elle respecte les dispositions du droit du travail et les conditions de travail de la branche;
- e. elle a son siège en Suisse.

<sup>2</sup> L'autorisation est octroyée pour dix ans au plus. Elle peut être renouvelée.

<sup>3</sup> Si la reconnaissance réciproque est convenue avec d'autres États, les autorisations octroyées par ces derniers sont également valables en Suisse.

**Art. 8e**<sup>34</sup> Octroi et renouvellement du certificat de sécurité

<sup>1</sup> L'OFT est compétent pour l'octroi du certificat de sécurité.

<sup>2</sup> Le certificat de sécurité comprend l'homologation du système de gestion de sécurité établi par l'entreprise de transport ferroviaire et celui des mesures que cette dernière a prises pour garantir la sécurité de l'exploitation de ses lignes. L'entreprise doit notamment prouver que:<sup>35</sup>

- a. ses employés ont les qualifications nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation;
- b. le matériel roulant répond aux exigences d'une exploitation sûre.

<sup>3</sup> Le certificat de sécurité est octroyé pour cinq ans au maximum. Il peut être renouvelé.

<sup>4</sup> Si la reconnaissance réciproque est convenue avec d'autres États, les certificats de sécurité octroyés par ces derniers sont également valables en Suisse.

<sup>32</sup> RS 745.1

<sup>33</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>34</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>35</sup> Erratum de la CdR de l'Ass. féd. du 13 nov. 2013, publié le 14 janv. 2014 (RO 2014 157).

**Art. 8**<sup>36</sup> Retrait de l'autorisation d'accès au réseau et du certificat de sécurité  
L'OFT retire l'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. les conditions de l'octroi ne sont plus remplies;
- b. l'entreprise de transport ferroviaire enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi, l'autorisation ou le certificat.

**Art. 9**<sup>37</sup>

**Art. 9a**<sup>38</sup> Octroi de l'accès au réseau

<sup>1</sup> Le gestionnaire d'infrastructure autorise les entreprises de transport ferroviaire à accéder sans discrimination à son réseau.<sup>39</sup>

<sup>2</sup> et <sup>3</sup> ...<sup>40</sup>

<sup>4</sup> Toute entreprise qui souhaite effectuer un transport peut demander l'accès au réseau pour un itinéraire défini dans le temps et l'espace (sillon). Au plus tard un mois avant la mise en service, elle présente une autorisation d'accès au réseau ou mandate une entreprise de transport ferroviaire pour effectuer le transport. L'entreprise qui effectue le transport doit présenter le certificat de sécurité au plus tard au début des courses.<sup>41</sup>

<sup>5</sup> Les sillons ne peuvent être ni vendus ni transférés à une autre entreprise. Un mandat au sens de l'al. 4 n'est pas considéré comme une vente ni un transfert.<sup>42</sup>

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral définit les autres principes de l'accès au réseau et règle les modalités. Il peut conclure des accords avec d'autres États qui prévoient l'accès au réseau pour les entreprises étrangères. Dans ce contexte, il prend en compte le principe de la réciprocité.<sup>43</sup>

<sup>36</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2 (RO 2012 5619; FF 2011 857). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>37</sup> Abrogé par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>38</sup> Introduit par ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835; FF 1997 1 853).

<sup>39</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

<sup>40</sup> Abrogés par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO 2016 1845; FF 2014 3687).

<sup>41</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

<sup>42</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

<sup>43</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2012 (RO 2012 5619; FF 2011 857).

**Art. 9b<sup>44</sup>** Utilisation du réseau et attribution des sillons

<sup>1</sup> Dans le cadre d'une stratégie d'utilisation du réseau, le Conseil fédéral définit le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic. À cet effet, il tient particulièrement compte:

- a. des objectifs des investissements effectués ou décidés par la Confédération, les cantons et les entreprises privées dans le transport ferroviaire;
- b. du besoin de chaînes coordonnées de transport de voyageurs ou de marchandises;
- c. des capacités requises pour satisfaire la demande attendue en matière de transport de voyageurs ou de marchandises;
- d. du fonctionnement économique des transports ferroviaires de voyageurs ou de marchandises.

<sup>2</sup> Au besoin, le Conseil fédéral adapte la stratégie aux nouvelles conditions.

<sup>3</sup> Les gestionnaires d'infrastructure établissent un plan d'utilisation du réseau pour chacune des six années qui précèdent une année d'horaire. Ils y précisent la stratégie d'utilisation du réseau et présentent notamment la répartition journalière et hebdomadaire des sillons entre les divers types de trafic. Ils soumettent ces plans à l'OFT pour approbation.

<sup>4</sup> Les sillons sont attribués conformément aux plans d'utilisation du réseau. Si des capacités sont inutilisées, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé est prioritaire. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations à cette priorité en tenant compte des impératifs de l'économie et de l'aménagement du territoire.

<sup>5</sup> L'OFT règle la procédure d'attribution des sillons et les modalités relatives aux plans d'utilisation du réseau. Il peut définir la marche à suivre en cas de commandes multiples d'un même sillon.<sup>45</sup>

**Art. 9c<sup>46</sup>** Prix du sillon

<sup>1</sup> Les gestionnaires d'infrastructure ont le droit de percevoir une redevance pour l'utilisation de leur infrastructure (prix du sillon).

<sup>2</sup> Les entreprises concernées règlent dans une convention les modalités de l'accès au réseau. Si elles ne parviennent pas à un accord, la Commission des chemins de fer (RailCom) statue.

<sup>44</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2017 (RO **2016** 1845; FF **2014** 3687)

<sup>45</sup> Phrase introduite par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>46</sup> Anciennement art. 9b. Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 809). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>3</sup> Le prix du sillon est fixé de manière non discriminatoire. Il doit couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par l'utilisation d'un tronçon moderne; ces coûts sont calculés par l'OFT pour la catégorie de tronçon concernée.

<sup>4</sup> Le prix du sillon prend en compte en particulier les différents coûts liés au réseau, l'impact des véhicules sur l'environnement, ainsi que la demande.

<sup>5</sup> S'agissant du transport régulier de voyageurs, le prix du sillon doit couvrir les coûts marginaux calculés par l'OFT pour les diverses catégories de tronçon et la part des recettes déterminée par l'autorité concédante.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral définit les principes applicables au calcul du prix du sillon et en règle la publication. Lors de la définition de ces principes, il veille à ce que les prix du sillon soient les mêmes sur les lignes comparables et que les capacités ferroviaires soient exploitées de manière optimale.

## Chapitre 2a<sup>47</sup> Service d'attribution des sillons

### Art. 9d Forme et personnalité juridiques

<sup>1</sup> Le Service suisse d'attribution des sillons (service d'attribution des sillons) est un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique.

<sup>2</sup> Il est indépendant des entreprises ferroviaires et des autres tiers intéressés.

<sup>3</sup> Il est autonome dans son organisation et tient sa propre comptabilité.

<sup>4</sup> Il est géré selon les principes de l'économie d'entreprise.

<sup>5</sup> Il est inscrit au registre du commerce sous la désignation «Service suisse d'attribution des sillons». Il a son siège à Berne.

### Art. 9e et 9f

### Art. 9g Organes

Les organes du service d'attribution des sillons sont:

- a. le conseil d'administration;
- b. la direction;
- c. l'organe de révision.

### Art. 9h Conseil d'administration: composition, nomination et organisation

<sup>1</sup> Le conseil d'administration est l'organe suprême de direction. Il se compose de cinq à sept membres spécialistes.

<sup>47</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020, excepté les art. 9e, 9f, 9l à 9q, 9u, 9w, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janv. 2021 (RO 2020 1889; FF 2016 8399). Voir aussi disp. trans. de cette mod. à la fin du texte.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral définit le profil d'exigences auquel doivent satisfaire les membres du conseil d'administration.

<sup>3</sup> Il nomme les membres du conseil d'administration et en désigne le président. Il les nomme pour une durée maximale de quatre ans, renouvelable deux fois. Il peut révoquer un membre en tout temps pour de justes motifs.

<sup>4</sup> Il fixe la rémunération et les autres conditions contractuelles des membres du conseil d'administration. Les rapports contractuels entre ceux-ci et le service d'attribution des sillons sont régis par le droit public. À titre complémentaire, les dispositions du code des obligations<sup>48</sup> sont applicables par analogie.

<sup>5</sup> Les membres du conseil d'administration ne doivent ni exercer d'activité, économique ou autre, ni être chargés d'une fonction qui pourrait porter préjudice à leur indépendance. Ils doivent en particulier être indépendants des entreprises ferroviaires relevant de la compétence du service d'attribution des sillons. Les candidats au conseil d'administration déclarent leurs liens d'intérêts au Conseil fédéral.

<sup>6</sup> Les membres du conseil d'administration remplissent leurs tâches et leurs obligations avec diligence et veillent fidèlement aux intérêts du service d'attribution des sillons. Ils sont tenus de garder le secret sur les affaires du service d'attribution des sillons pendant la durée de leur mandat au sein du conseil d'administration et au-delà.

<sup>7</sup> Ils signalent immédiatement tout changement dans leurs liens d'intérêts au conseil d'administration. Celui-ci en informe le Conseil fédéral dans le cadre de son rapport annuel de gestion. Si un lien d'intérêts est incompatible avec la fonction au conseil d'administration et si le membre le maintient, le conseil d'administration propose au Conseil fédéral de révoquer la personne concernée.

#### **Art. 9i** Conseil d'administration: tâches

Le conseil d'administration remplit les tâches suivantes:

- a. il définit les objectifs stratégiques du service d'attribution des sillons, les soumet à l'approbation du Conseil fédéral, veille à leur réalisation et présente au Conseil fédéral un rapport annuel à ce sujet;
- b. il édicte le règlement d'organisation;
- c. il prend les mesures préventives qui s'imposent afin de préserver les intérêts du service d'attribution des sillons et d'éviter les conflits d'intérêts;
- d. il édicte l'ordonnance sur le personnel et la soumet au Conseil fédéral pour approbation;
- e. il décide de la conclusion, de la modification et de la fin du contrat de travail du directeur; la conclusion et la résiliation du contrat doivent être approuvées par le Conseil fédéral;
- f. il décide, sur proposition du directeur, de la conclusion, de la modification et de la fin du contrat de travail des autres membres de la direction;
- g. il exerce la surveillance sur la direction;

<sup>48</sup> RS 220

- h. il représente le service d'attribution des sillons en tant que partie au contrat au sens de l'art. 32*d*, al. 2, 3<sup>e</sup> phrase, de la loi du 24 mars 2000 sur le personnel de la Confédération (LPers)<sup>49</sup>;
- i. il approuve le budget et demande au Conseil fédéral les indemnités visées à l'art. 9*o*, al. 1, let. b;
- j. il veille à la mise en place d'un système de contrôle interne et d'un système de gestion des risques appropriés au service d'attribution des sillons;
- k. il établit et approuve un rapport de gestion annuel; il soumet le rapport de gestion révisé pour approbation au Conseil fédéral; en même temps, il lui propose de donner décharge au conseil d'administration et lui soumet une proposition sur l'emploi du bénéficiaire; il publie le rapport de gestion après son approbation par le Conseil fédéral.

**Art. 9j** Direction

<sup>1</sup> La direction est l'organe exécutif. Elle a à sa tête un directeur.

<sup>2</sup> Elle remplit les tâches suivantes:

- a. elle dirige les affaires;
- b. elle rend les décisions du service d'attribution des sillons conformément aux modalités du règlement du conseil d'administration;
- c. elle élabore les bases de décision du conseil d'administration;
- d. elle présente régulièrement un rapport au conseil d'administration et l'informe immédiatement en cas d'événement particulier;
- e. elle décide de la conclusion, de la modification et de la fin des contrats de travail du reste du personnel;
- f. elle remplit toutes les tâches que la présente loi ne confie pas à un autre organe.

**Art. 9k** Organe de révision

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral nomme l'organe de révision. Il peut le révoquer.

<sup>2</sup> Les dispositions du droit de la société anonyme relatives à la révision ordinaire s'appliquent par analogie à la révision et à l'organe de révision.

<sup>3</sup> L'organe de révision vérifie les comptes annuels. Il vérifie également que les indications du rapport annuel relatives à la conformité de la gestion des risques avec les besoins du service d'attribution des sillons et celles relatives au développement du personnel correspondent à la réalité.

<sup>4</sup> Il présente au conseil d'administration et au Conseil fédéral un rapport complet sur les résultats de son contrôle.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral peut demander des éclaircissements à l'organe de révision sur certains points.

<sup>49</sup> RS 172.220.1

**Art. 9l à 9q****Art. 9r** Trésorerie

<sup>1</sup> L'Administration fédérale des finances (AFF) gère les liquidités du service d'attribution des sillons par le biais de la Trésorerie centrale.

<sup>2</sup> Elle peut allouer au service d'attribution des sillons des prêts au taux d'intérêt du marché pour en assurer la solvabilité dans l'accomplissement de ses tâches.

<sup>3</sup> L'AFF et le service d'attribution des sillons conviennent des modalités dans un contrat de droit public.

**Art. 9s** Imposition

Dans le cadre de l'exécution de ses tâches, le service d'attribution des sillons est exonéré de tout impôt direct fédéral, cantonal et communal.

**Art. 9t** Surveillance

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral exerce la surveillance du service d'attribution des sillons en veillant à ce que celui-ci conserve son indépendance sur le plan technique.

<sup>2</sup> La surveillance du Conseil fédéral inclut notamment les compétences suivantes:

- a. la nomination et la révocation des membres et du président du conseil d'administration;
- b. la nomination et la révocation de l'organe de révision;
- c. l'approbation:
  1. de la conclusion et de la résiliation du contrat de travail du directeur,
  2. de l'ordonnance sur le personnel,
  3. du rapport de gestion et de la décision sur l'emploi du bénéficiaire;
- d. l'approbation des objectifs stratégiques et l'examen annuel de leur réalisation;
- e. le pouvoir de donner décharge au conseil d'administration.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut consulter tous les documents relatifs à l'activité du service d'attribution des sillons et demander en tout temps des informations supplémentaires à ce sujet.

<sup>4</sup> Le service d'attribution des sillons évalue avec le Conseil fédéral au moins une fois par an ses objectifs stratégiques, l'exécution de ses tâches et la situation actuelle de concurrence sur le rail.

**Art. 9u****Art. 9v** Réglementations du Conseil fédéral

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral règle en détail les tâches du service d'attribution des sillons et le recours à des tiers.

<sup>2</sup> Il définit les informations que les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure doivent fournir régulièrement au service d'attribution des sillons.

<sup>3</sup> Il peut édicter des prescriptions en matière de comptabilité. Il peut notamment prescrire que le service d'attribution des sillons déroge aux normes généralement reconnues ou qu'il fournisse des compléments.

<sup>4</sup> Il peut confier d'autres tâches au service d'attribution des sillons, moyennant une indemnisation.

#### **Art. 9<sup>w</sup>**

### **Chapitre 3 Surveillance<sup>50</sup>**

#### **Art. 10** Autorités de surveillance

<sup>1</sup> La construction et l'exploitation des chemins de fer sont soumises à la surveillance du Conseil fédéral. Celui-ci peut limiter la surveillance de façon appropriée à l'égard des chemins de fer qui assurent essentiellement le trafic local ou qui se trouvent dans des conditions particulièrement simples et ne sont pas raccordés techniquement au réseau d'autres chemins de fer.<sup>51</sup>

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance est l'OFT.<sup>52</sup>

#### **Art. 11<sup>53</sup>**

#### **Art. 12** Droits spéciaux de l'OFT<sup>54</sup>

L'OFT 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 lèsent d'importants intérêts nationaux.

<sup>50</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>51</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>52</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; FF **1998** 2221).

<sup>53</sup> Abrogé par l'annexe ch. 75 de la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO **2006** 2197 1069; FF **2001** 4000).

<sup>54</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

**Art. 13**<sup>55</sup>**Art. 14**<sup>56</sup> Information relative à la surveillance

<sup>1</sup> L'OFT informe le public de son activité de surveillance.

<sup>2</sup> La LTrans<sup>57</sup> ne s'applique pas aux rapports concernant des audits, des contrôles d'exploitation et des inspections de l'OFT ni aux autres documents officiels qui contiennent des données personnelles concernant la sécurité technique ou d'exploitation.

**Art. 14a**<sup>58</sup> Obligation d'annoncer et de collaborer

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires annoncent immédiatement à l'OFT tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer.

<sup>2</sup> Elles fournissent en tout temps à l'OFT tous les renseignements et tous les documents dont il a besoin. Elles lui donnent également libre accès à toutes les installations ferroviaires et à tous les véhicules et le soutiennent gratuitement dans ses activités de vérification et de contrôle.

**Art. 15**<sup>59</sup> Enquête sur les accidents et les incidents graves

<sup>1</sup> Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances, le déroulement et les causes de tout accident ou incident grave survenu dans l'exploitation des chemins de fer.

<sup>2</sup> L'enquête vise à prévenir les accidents analogues. Elle n'a pas pour but d'établir une faute ou une responsabilité.

**Art. 15a**<sup>60</sup> Commission d'enquête

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue une commission extraparlamentaire au sens des art. 57a à 57g de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>61</sup> pour mener les enquêtes.

<sup>2</sup> La commission se compose de trois à cinq experts indépendants.

<sup>55</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 18 juin 1993, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1994 (RO **1993** 3199; FF **1993** I 757).

<sup>56</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>57</sup> RS **152.3**

<sup>58</sup> Introduit par l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010 (RO **2011** 1119; FF **2009** 4405). Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>59</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> nov. 2011 (RO **2011** 1119; FF **2009** 4405).

<sup>60</sup> Introduit par l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010 (RO **2011** 1119; FF **2009** 4405). Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 16 juin 2017, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2018 (RO **2017** 5607; FF **2016** 6913).

<sup>61</sup> RS **172.010**

<sup>3</sup> Elle est indépendante des autorités administratives et possède son propre secrétariat. Elle est rattachée administrativement au DETEC.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral règle l'organisation de la commission. Il peut regrouper cet organe avec la commission visée à l'art. 25 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation<sup>62</sup>.

**Art. 15b<sup>63</sup>** Procédure de la commission d'enquête

<sup>1</sup> La commission établit un rapport pour chaque enquête. Ce rapport ne constitue pas une décision et ne peut faire l'objet d'un recours.

<sup>2</sup> Afin d'élucider les faits, le secrétariat peut ordonner les mesures suivantes:

- a. citation à comparaître de toute personne susceptible de fournir des renseignements utiles;
- b. perquisition de locaux, perquisition de documents et d'enregistrements et fouille de personnes et d'objets;
- c. séquestre;
- d. examens médicaux, notamment prise de sang ou analyse d'urine;
- e. autopsie;
- f. exploitation des données recueillies par des appareils d'enregistrement;
- g. réalisation d'expertises.

<sup>3</sup> S'il porte atteinte à des droits ou à des obligations, le secrétariat rend une décision. Sous réserve de dispositions contraires de la présente loi, la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>64</sup> est applicable.

<sup>4</sup> Les décisions rendues par le secrétariat dans le cadre de l'enquête peuvent faire l'objet d'une opposition devant la commission dans les dix jours.

<sup>5</sup> La commission gère un système d'assurance qualité. Elle veille en particulier à ce que les dépositions de toutes les personnes impliquées soient dûment prises en compte.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle la procédure, en particulier en ce qui concerne les mesures de coercition et la publication des rapports.

<sup>62</sup> RS 748.0

<sup>63</sup> Introduit par l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010 (RO 2011 1119; FF 2009 4405), Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 16 juin 2017, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2018 (RO 2017 5607; FF 2016 6913).

<sup>64</sup> RS 172.021

**Art. 15<sup>e65</sup>** Frais de la procédure d'enquête

<sup>1</sup> Lorsqu'une autre autorité constate dans une décision exécutoire qu'une personne a causé l'événement intentionnellement ou par négligence grave, la commission peut mettre une partie des frais de l'enquête à la charge de cette personne.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle le calcul des frais en question. Il tient compte à cet égard de la gravité de la faute.

**Art. 16<sup>e66</sup>** Traitement des données par l'OFT

<sup>1</sup> Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFT est habilité à collecter les données nécessaires auprès des entreprises ferroviaires et à les traiter. Les entreprises ferroviaires doivent fournir les indications nécessaires à la statistique officielle des transports.<sup>67</sup>

<sup>2</sup> Il peut collecter auprès des personnes concernées les données servant à l'établissement d'un permis et les traiter.

<sup>3</sup> À des fins de planification des transports, l'OFT peut aussi exiger des entreprises ferroviaires qu'elles collectent et présentent des données relatives aux tronçons. Il peut publier ces données dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur.

<sup>4</sup> Après avoir procédé à un examen fondé sur le principe de la proportionnalité, l'OFT peut publier des données sensibles lorsque celles-ci permettent de tirer des conclusions sur le respect par l'entreprise des dispositions relatives à la sécurité. Il peut notamment publier des informations concernant:

- a. le retrait ou la révocation de concessions et d'autorisations;
- b. les infractions aux dispositions concernant la protection des employés ou les conditions de travail.

<sup>5</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la forme de la publication.

**Art. 16<sup>a68</sup>** Traitement des données par les concessionnaires

<sup>1</sup> Pour leurs activités relevant de la concession et de l'autorisation, les entreprises sont soumises aux art. 16 à 25<sup>bis</sup> de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)<sup>69</sup>. Si elles agissent selon le droit privé, elles sont assujetties aux art. 12 à 15 LPD.

<sup>65</sup> Introduit par l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010 (RO 2011 1119; FF 2009 4405). Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 16 juin 2017, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2018 (RO 2017 5607; FF 2016 6913).

<sup>66</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>67</sup> Phrase introduite par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>68</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>69</sup> RŠ 235.1

<sup>2</sup> Les entreprises peuvent traiter des données sensibles et des profils de la personnalité si cela est nécessaire à la sécurité de l'infrastructure, en particulier sa construction et son exploitation. Il en va de même des tiers qui assurent des tâches incombant au détenteur de la concession. Ce dernier répond du respect de la législation sur la protection des données.

<sup>3</sup> La surveillance est régie par l'art. 27 LPD.

#### **Art. 16<sup>b70</sup>** Vidéosurveillance

<sup>1</sup> Pour protéger l'infrastructure, les entreprises peuvent installer une vidéosurveillance.

<sup>2</sup> Les entreprises peuvent déléguer la vidéosurveillance aux tiers auxquels elles ont confié le service de sécurité. Elles répondent du respect de la législation sur la protection des données.

<sup>3</sup> Les signaux vidéo peuvent être enregistrés. En règle générale, ils doivent être analysés le jour ouvrable qui suit l'enregistrement.

<sup>4</sup> Après analyse, les signaux vidéo doivent être conservés en un lieu protégé contre le vol. Ils doivent être protégés contre les abus et détruits au plus tard après 100 jours.

<sup>5</sup> Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités de poursuite pénale ou aux autorités devant lesquelles les entreprises portent plainte ou font valoir des droits.

<sup>6</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la manière dont les signaux vidéo doivent être conservés et protégés des abus.

## **Chapitre 4 Planification, construction et exploitation<sup>71</sup>**

### **Section 1 Principes<sup>72</sup>**

#### **Art. 17<sup>73</sup>** Exigences des transports, de la protection de l'environnement et de la sécurité<sup>74</sup>

<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>70</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>71</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>72</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<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; FF 1997 I 853).

<sup>74</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<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> L'OFT régleme la circulation des trains.<sup>75</sup>

<sup>4</sup> Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation. Elles élaborent les prescriptions nécessaires à une exploitation sûre et les soumettent à l'OFT.<sup>76</sup>

#### **Art. 17a<sup>77</sup>** Répertoire des véhicules admis

<sup>1</sup> L'OFT tient un répertoire de tous les véhicules admis en Suisse selon la présente loi.

<sup>2</sup> Les détenteurs d'une autorisation d'exploiter sont tenus de déclarer leurs véhicules à l'OFT afin qu'ils soient inscrits au répertoire.

<sup>3</sup> Le répertoire est accessible à toutes les autorités compétentes en matière de sécurité et à tous les services d'enquête en cas d'accident, suisses et étrangers, ainsi qu'à toute personne qui y a un intérêt légitime.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral règle:

- a. le marquage des véhicules;
- b. les modalités de l'accès au répertoire;
- c. les données du répertoire accessibles au public.

<sup>5</sup> Il peut:

- a. transférer la tenue du répertoire à des tiers;
- b. désigner des catégories de véhicules qui ne doivent pas être inscrites au répertoire.

#### **Art. 17b<sup>78</sup>** Maintenance des véhicules

<sup>1</sup> Est responsable de la maintenance d'un véhicule la personne inscrite à ce titre au répertoire des véhicules admis en Suisse.

<sup>75</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>76</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>77</sup> Introduit par le ch. I 1 de la LF du 19 déc. 2008 sur les mod. du droit des transports (RO 2009 5973; FF 2007 4147). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>78</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>2</sup> En l'absence de l'inscription du véhicule ou du responsable de la maintenance dans le répertoire, la responsabilité de la maintenance incombe au détenteur de l'autorisation d'exploiter, et à titre subsidiaire à la personne qui détient le pouvoir effectif de disposer du véhicule.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut fixer des exigences auxquelles doivent satisfaire les personnes responsables ou chargées de la maintenance.

**Art. 17c<sup>79</sup>** Évaluation des aspects déterminants pour la sécurité

<sup>1</sup> Lors de la procédure d'autorisation, l'OFT évalue les aspects déterminants pour la sécurité en fonction des risques, sur la base d'expertises de sécurité ou de vérifications ponctuelles.

<sup>2</sup> L'OFT indique au requérant quelles expertises de sécurité il doit présenter.

**Section 2 Procédure d'approbation des plans<sup>80</sup>**

**Art. 18<sup>81</sup>** 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>1bis</sup> L'adjonction d'une construction non ferroviaire à une installation ferroviaire est également considérée comme une modification d'une installation ferroviaire, dans la mesure où l'ensemble de l'installation continue à servir principalement à la construction ou à l'exploitation d'un chemin de fer.<sup>82</sup>

<sup>2</sup> L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT.<sup>83</sup>

<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>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

<sup>79</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>80</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>81</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; FF **1998** 2221).

<sup>82</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>83</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

sectoriel conforme à la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire<sup>84</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>85</sup>** 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>86</sup>.

**Art. 18b<sup>87</sup>** Ouverture de la procédure<sup>88</sup>

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>89</sup>** 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>3</sup> La procédure visée à l'art. 15 LEX<sup>90</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.

<sup>84</sup> RS 700

<sup>85</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; FF 1998 2221).

<sup>86</sup> RS 711

<sup>87</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; FF 1998 2221).

<sup>88</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>89</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; FF 1998 2221).

<sup>90</sup> RS 711

**Art. 18<sup>d</sup>**<sup>91</sup> 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>92</sup>.

**Art. 18<sup>e</sup>**<sup>93</sup> 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>94</sup>.

**Art. 18<sup>f</sup>**<sup>95</sup> Opposition

<sup>1</sup> Quiconque a qualité de partie en vertu de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative<sup>96</sup> ou de la LEx<sup>97</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 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.

<sup>91</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; FF **1998** 2221).

<sup>92</sup> RS **711**

<sup>93</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; FF **1998** 2221).

<sup>94</sup> RS **711**

<sup>95</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; FF **1998** 2221).

<sup>96</sup> RS **172.021**

<sup>97</sup> RS **711**

**Art. 18g<sup>98</sup>** Élimination des divergences<sup>99</sup>

La procédure d'élimination des divergences au sein de l'administration fédérale est régie par l'art. 62b de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration<sup>100</sup>.

**Art. 18h<sup>101</sup>** Durée de validité<sup>102</sup>

<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> ...<sup>103</sup>

**Art. 18i<sup>104</sup>** 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;

<sup>98</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; FF **1998** 2221).

<sup>99</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).  
RS **172.010**

<sup>101</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; FF **1998** 2221).

<sup>102</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>103</sup> Abrogé par l'annexe ch. 75 de la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO **2006** 2197 1069; FF **2001** 4000).

<sup>104</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; FF **1998** 2221).

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>k</sup>**<sup>105</sup> 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>106</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 ne bénéficie pas de l'entrée en possession anticipée. Au surplus, l'art. 76 LEX est applicable.

**Art. 18<sup>l</sup>**<sup>107</sup> 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.

<sup>105</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; FF 1998 2221).

<sup>106</sup> RS 711

<sup>107</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; FF 1998 2221).

**Art. 18<sup>m</sup>108** 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'OFT:

- 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>3</sup> L'OFT 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.

**Section 3 Zones réservées<sup>109</sup>****Art. 18<sup>n</sup>110** Détermination<sup>111</sup>

<sup>1</sup> Afin d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des installations ferroviaires futures, l'OFT peut, lui-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.<sup>112</sup> 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.

<sup>108</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; FF **1998** 2221).

<sup>109</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>110</sup> Anciennement art. 18<sup>b</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; FF **1981** I 349).

<sup>111</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>112</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

**Art. 18o**<sup>113</sup> Effets<sup>114</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>115</sup> s'applique par analogie.

**Art. 18p**<sup>116</sup> 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 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'OFT 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.

**Section 4 Alignements**<sup>117</sup>**Art. 18q**<sup>118</sup> Détermination<sup>119</sup>

<sup>1</sup> Afin d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des installations ferroviaires existantes ou futures, l'OFT peut déterminer des alignements<sup>120</sup>. Les autorités fédérales, les cantons et les communes, ainsi que les propriétaires fonciers con-

<sup>113</sup> Anciennement art. 18c. 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; FF **1981** I 349).

<sup>114</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; FF **1998** 2221).

<sup>115</sup> RS **711**

<sup>116</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; FF **1998** 2221).

<sup>117</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>118</sup> Anciennement art. 18e. 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; FF **1981** I 349).

<sup>119</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>120</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

cernés 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 qui indiquent avec une précision suffisante, mais au moins à l'échelle des parcelles, l'emplacement d'installations ferroviaires actuelles ou planifiées.<sup>121</sup>

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

#### **Art. 18r**<sup>122</sup> Effets<sup>123</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>2</sup> Des mesures préparatoires peuvent être exécutées à l'intérieur des alignements déterminés ou prévus. L'art. 15 de la LEx<sup>124</sup> s'applique par analogie.

#### **Art. 18s**<sup>125</sup> Suppression<sup>126</sup>

<sup>1</sup> L'OFT 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. ...<sup>127</sup>

<sup>121</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>122</sup> Anciennement art. 18f. 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; FF **1981** I 349).

<sup>123</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; FF **1998** 2221).

<sup>124</sup> RS **711**

<sup>125</sup> Anciennement art. 18g. 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; FF **1981** I 349).

<sup>126</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; FF **1998** 2221).

<sup>127</sup> Phrase abrogée par l'annexe ch. 75 de la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO **2006** 2197 1069; FF **2001** 4000).

**Art. 18t**<sup>128</sup> Droit cantonal. Réserve<sup>129</sup>

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

## Section 5 Indemnité pour les limitations de la propriété<sup>130</sup>

**Art. 18u**<sup>131</sup> ...<sup>132</sup>

<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 propriété prend effet. Si les prétentions sont entièrement ou partiellement contestées, la procédure prévue aux art. 57 à 75 LEx<sup>133</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. 18m) 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.

<sup>128</sup> Anciennement art. 18h. 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; FF **1981** I 349).

<sup>129</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; FF **1998** 2221).

<sup>130</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>131</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; FF **1998** 2221).

<sup>132</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>133</sup> RS 711

## Section 6 Remembrement<sup>134</sup>

### Art. 18<sup>v</sup>135 ...<sup>136</sup>

<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>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.

<sup>134</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>135</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; FF **1998** 2221).

<sup>136</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

## Section 7 Sécurité<sup>137</sup>

### Art. 18<sub>w</sub><sup>138</sup> Autorisation d'exploiter

<sup>1</sup> Une autorisation est nécessaire pour exploiter les installations ferroviaires et les véhicules. L'OFT peut prévoir des dérogations.

<sup>2</sup> L'OFT octroie l'autorisation d'exploiter lorsque l'entreprise requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet répond aux exigences.

<sup>3</sup> Il peut procéder à d'autres vérifications. L'entreprise ferroviaire met gratuitement à sa disposition le personnel et le matériel nécessaires, ainsi que les documents indispensables; elle fournit aussi les renseignements nécessaires.

### Art. 18<sub>x</sub><sup>139</sup> Homologation de série

L'OFT octroie une autorisation de série pour les véhicules, ainsi que pour les éléments des véhicules et des installations ferroviaires qui doivent être utilisés de la même manière et dans la même fonction, lorsque l'entreprise requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet répond aux exigences.

### Art. 18<sub>y</sub><sup>140</sup> Retrait de l'autorisation d'exploiter ou de l'homologation de série

<sup>1</sup> L'OFT retire l'autorisation d'exploiter ou l'homologation de série en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. les conditions en vigueur au moment de l'octroi ne sont plus remplies;
- b. les conditions d'octroi en vigueur au moment du retrait ne sont pas remplies et la sécurité impose le retrait.

<sup>2</sup> L'OFT peut retirer l'autorisation d'exploiter ou l'homologation de série en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, lorsque l'entreprise de transport ferroviaire enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi, l'autorisation d'exploiter ou l'homologation de série.

### Art. 19 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 dan-

<sup>137</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>138</sup> Introduit 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). Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>139</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>140</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

gers. 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 en égard à leurs besoins sont à la charge de ces tiers.

#### **Art. 20** 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.

#### **Art. 21** Restrictions pour assurer la sécurité du chemin de fer

<sup>1</sup> 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>141</sup> Si les intéressés ne peuvent s'entendre au sujet des mesures à prendre, celles-ci seront déterminées par l'OFT 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>142</sup>.

<sup>2</sup> 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>143</sup>.

#### **Art. 22** 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 DETEC

<sup>141</sup> 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 (RO 1992 2521; FF 1988 III 157).

<sup>142</sup> 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 (RO 1992 2521; FF 1988 III 157).

<sup>143</sup> 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 (RO 1992 2521; FF 1988 III 157).

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>144</sup>

**Art. 23**<sup>145</sup> Prescriptions d'utilisation

<sup>1</sup> Les gestionnaires d'infrastructure peuvent édicter des prescriptions relatives à l'utilisation de leurs installations dans la mesure où ces prescriptions sont nécessaires à la sécurité et au bon déroulement de l'exploitation.

<sup>2</sup> Ils peuvent édicter des décisions d'exécution des prescriptions d'utilisation.

<sup>3</sup> Ils publient les prescriptions d'utilisation.

**Section 7a**<sup>146</sup> **Interopérabilité avec le système ferroviaire européen**

**Art. 23a** Principe

Les chemins de fer à voie normale doivent, aux termes des dispositions de la présente section, remplir les conditions techniques et d'exploitation assurant un trafic sûr et continu dans le système ferroviaire européen (interopérabilité).

**Art. 23b** Champ d'application

<sup>1</sup> Les dispositions de la présente section sont applicables à la construction et à l'exploitation des lignes à voie normale et des véhicules qui y circulent.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut décider que les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas ou ne s'appliquent que partiellement à certaines lignes et aux véhicules qui y circulent.

**Art. 23c**<sup>147</sup> Sous-systèmes

<sup>1</sup> Une entreprise de transport ferroviaire ne peut mettre en service des sous-systèmes destinés à être utilisés sous le régime de l'interopérabilité que si l'OFT lui a octroyé une autorisation d'exploiter.

<sup>2</sup> L'OFT octroie l'autorisation d'exploiter lorsque l'entreprise a fourni l'attestation de sécurité et que le sous-système, y compris ses interfaces, répond aux exigences essentielles, aux dispositions d'exécution techniques et aux autres prescriptions déterminantes.

<sup>144</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; FF 1998 2221).

<sup>145</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>146</sup> Introduite par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>147</sup> Voir aussi la disp. trans. de la mod. du 16 mars 2012 à la fin du texte.

<sup>3</sup> Il peut procéder à d'autres vérifications. Pour ce faire, l'entreprise met gratuitement à disposition le personnel, le matériel et les documents nécessaires et fournit les informations requises.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral définit les documents nécessaires pour attester la sécurité.

#### **Art. 23d** Équipement et renouvellement de sous-systèmes

<sup>1</sup> Par «équipement», on entend toute modification d'un sous-système qui améliore ses performances. Par «renouvellement», on entend tout échange d'éléments d'un sous-système dont les performances restent inchangées.

<sup>2</sup> L'entreprise ne peut mettre en service un sous-système qui a fait l'objet d'un équipement que si l'OFT lui a octroyé une nouvelle autorisation d'exploiter.

<sup>3</sup> L'OFT décide de cas en cas si une nouvelle autorisation d'exploiter est nécessaire pour la mise en service d'un sous-système qui a fait l'objet d'un renouvellement.

#### **Art. 23e** Constituants d'interopérabilité

<sup>1</sup> Quiconque met sur le marché un élément de construction destiné à être intégré dans un sous-système (constituant d'interopérabilité) doit pouvoir prouver que les exigences essentielles sont remplies.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les documents qui doivent être fournis.

#### **Art. 23f** Compétences

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les exigences essentielles et les dispositions d'exécution techniques applicables aux sous-systèmes et aux constituants d'interopérabilité; ce faisant, il tient compte du droit international.

<sup>2</sup> En accord avec le Secrétariat d'État à l'économie, l'OFT désigne les normes techniques qui permettent de concrétiser les exigences essentielles et les dispositions d'exécution techniques. Dans la mesure du possible, ces normes sont harmonisées au niveau international.

<sup>3</sup> L'OFT décide quelles dispositions sont applicables en complément des dispositions d'exécution techniques et détermine les dérogations à leur application, en tenant compte du droit international.

<sup>4</sup> Le Conseil fédéral peut conclure avec des États étrangers ou des institutions internationales des conventions relatives à la collaboration en matière d'élaboration et d'application des normes et des prescriptions internationales.

#### **Art. 23g** Exigences essentielles

<sup>1</sup> Lorsque les sous-systèmes ou les constituants d'interopérabilité sont construits ou fabriqués conformément aux dispositions d'exécution techniques et aux normes techniques, ils sont supposés satisfaire aux exigences essentielles.

<sup>2</sup> Quiconque souhaite mettre en exploitation des sous-systèmes ou mettre sur le marché des constituants d'interopérabilité qui ne sont pas conformes aux disposi-

tions d'exécution techniques ou aux normes techniques doit pouvoir prouver que les exigences essentielles sont remplies d'une autre manière.

**Art. 23h** Mise sur le marché

Les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité peuvent être mis sur le marché lorsqu'ils satisfont aux exigences essentielles.

**Art. 23i** Surveillance du marché

<sup>1</sup> L'OFT exerce une surveillance en fonction des risques pour vérifier que les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité mis sur le marché répondent aux exigences essentielles.

<sup>2</sup> Les organes de contrôle de l'OFT peuvent:

- a. exiger les preuves et les informations nécessaires;
- b. prélever des échantillons;
- c. effectuer ou faire effectuer des contrôles;
- d. visiter pendant les heures de travail usuelles les locaux des personnes chargées de donner des renseignements;
- e. exiger que les documents ou les renseignements soient rédigés dans une langue officielle.

<sup>3</sup> L'OFT peut exiger que l'Administration fédérale des douanes lui fournisse, pour une durée déterminée, des informations sur l'importation de constituants d'interopérabilité désignés avec précision.

<sup>4</sup> Pour le surplus, les compétences de l'OFT sont régies par l'art. 10, al. 2 à 6, de la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits<sup>148</sup>.

**Art. 23j** Évaluation de la conformité

<sup>1</sup> La preuve qu'un sous-système ou un constituant d'interopérabilité répond aux exigences essentielles et aux dispositions d'exécution techniques doit être fournie au moyen d'une attestation de conformité délivrée par un service d'évaluation de la conformité.

<sup>2</sup> Les services d'évaluation de la conformité doivent:

- a. soit être accrédités en Suisse et disposer d'une assurance responsabilité civile;
- b. soit être nommés par un État membre de l'Union européenne.

<sup>3</sup> Les attestations de conformité établies par des services d'évaluation de la conformité étrangers sont reconnues lorsqu'un accord de droit international le prévoit.

**Art. 23k** Service fédéral d'évaluation de la conformité

Le Conseil fédéral peut instituer un service d'évaluation de la conformité indépendant de l'OFT. Il doit être accrédité en Suisse.

**Art. 23l** Traitement des données

L'OFT est habilité à recenser auprès des entreprises ferroviaires les données pertinentes pour l'interopérabilité, à les traiter et à les publier.

**Section 8****Croisements entre des routes publiques et des chemins de fer<sup>149</sup>****Art. 24** Autorisation<sup>150</sup>

<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'OFT. Les art. 18 à 18i et 18m sont applicables.<sup>151</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'OFT devra, dans la procédure d'approbation des plans, consulter des experts en matière de construction et de circulation routières.

**Art. 25** Frais<sup>152</sup>

<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.

<sup>149</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>150</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>151</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; FF 1998 2221).

<sup>152</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

**Art. 26** Modifications aux croisements existants<sup>153</sup>

<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 :

- a. l'entreprise ferroviaire, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire;
- b. le propriétaire de la route, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic routier.<sup>154</sup>

<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** 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** Nouvelles routes privées<sup>155</sup>

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** 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.

<sup>153</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>154</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>155</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

**Art. 30** 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** 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** 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.

**Section 8a<sup>156</sup> Frais de mise à disposition des services d'intervention****Art. 32a**

<sup>1</sup> Les gestionnaires d'infrastructure participent aux frais occasionnés par la mise à disposition des services d'intervention dans la mesure où ceux-ci fournissent des prestations en vue de l'intervention sur les installations ferroviaires.

<sup>2</sup> Ils concluent des conventions sur les prestations et la prise en charge des frais avec les cantons concernés.

<sup>3</sup> Le DETEC fixe notamment les prestations que peut comprendre la préparation des missions des services d'intervention et le mode de calcul des frais de mise à disposition.

<sup>156</sup> Introduite par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

**Section 9 Collaboration entre les chemins de fer<sup>157</sup>****Art. 33<sup>158</sup> Gares de raccordement**

<sup>1</sup> Lorsque des infrastructures de plusieurs entreprises ferroviaires ont le même écartement et les mêmes normes techniques et qu'elles se rencontrent, les entreprises désignent qui construit et exploite le nœud ferroviaire.

<sup>2</sup> La limite de propriété et d'exploitation entre les infrastructures des deux entreprises se situe en règle générale en dehors du nœud ferroviaire proprement dit. Les entreprises concernées la placent de manière qu'il soit possible de délimiter clairement les responsabilités.

<sup>3</sup> La construction et l'exploitation du nœud ferroviaire ne doivent pas désavantager le trafic en provenance ou à destination de l'infrastructure adjacente par rapport au trafic en provenance ou à destination de l'infrastructure propre.

<sup>4</sup> Les entreprises rédigent une convention sur les prestations réciproques pour l'exploitation du nœud ferroviaire et des tronçons adjacents.

**Art. 34<sup>159</sup> Raccordement technique et d'exploitation**

<sup>1</sup> Toute entreprise ferroviaire est tenue, tant du point de vue technique que de celui de l'exploitation, de se prêter au raccordement de son infrastructure avec un autre chemin de fer de manière 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 bogies et trucks transporteurs soit possible en cas d'écartement différent de la voie.

<sup>2</sup> Les entreprises règlent dans une convention écrite l'utilisation commune des bâtiments, des installations et des équipements ainsi que les prestations réciproques qui ne relèvent pas de l'accès au réseau.

**Art. 35<sup>160</sup> Raccordement avec d'autres entreprises des transports publics**

L'art. 34, al. 1, let. a, et 2, s'applique par analogie au raccordement entre les chemins de fer et les autres entreprises de transports publics.

<sup>157</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>158</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>159</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>160</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

**Art. 35a**<sup>161</sup> Gares de correspondance

<sup>1</sup> La répartition des coûts de construction, d'exploitation et de maintenance de projets de construction dans des gares vers lesquelles convergent les offres de différentes fonctions de desserte, de plusieurs entreprises ferroviaires ou de divers modes de transport doit faire l'objet d'une convention écrite entre les collectivités et les entreprises de transport participantes.

<sup>2</sup> La répartition convenue doit respecter les principes suivants:

- a. chaque collectivité et chaque entreprise de transport assument les coûts échus sur leur sol; leurs intérêts sont pris en compte équitablement;
- b. en cas de conditions particulières, la répartition des coûts est conforme aux intérêts de la collectivité et des entreprises de transport.

<sup>3</sup> Dans tous les cas, les participants doivent assumer les coûts dans la mesure des autres avantages déterminants que leur apportent les réalisations.

**Art. 36**<sup>162</sup> Prise en charge de tâches d'ordre supérieur sans mandat de l'OFT<sup>163</sup>

<sup>1</sup> Lorsqu'une entreprise prend en charge des tâches d'exploitation ou de développement d'infrastructure d'ordre supérieur, elle fixe les tâches, la consultation et la répartition des coûts par un contrat écrit liant toutes les entreprises qui gèrent une infrastructure ferroviaire. Si les entreprises ne parviennent pas à trouver un accord, l'OFT tranche.

<sup>2</sup> Si, lors de travaux de développement, y compris lors de la définition de normes, il est nécessaire de consulter des entreprises de transport ferroviaire, toutes les entreprises concernées doivent être consultées sans discrimination.

**Art. 37**<sup>164</sup> Prise en charge de tâches d'ordre supérieur sur mandat de l'OFT

<sup>1</sup> L'OFT peut confier des tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire ou à l'ensemble des transports publics (tâches systémiques) à des gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers, si cette délégation de tâches permet d'augmenter l'efficacité ou l'interopérabilité, de parvenir à des solutions uniformes pour la clientèle ou de garantir une évolution saine de la concurrence en matière de trafic ferroviaire.

<sup>2</sup> L'OFT et ses mandataires règlent par écrit le contenu et l'ampleur de la tâche systémique. Ils fixent notamment:

- a. la rémunération;

<sup>161</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>162</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>163</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>164</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

- b. la consultation des entreprises et groupes d'ayants-droit concernés et, le cas échéant, la constitution d'un comité;
- c. les droits sur les systèmes et applications informatiques;
- d. le type et l'ampleur d'une éventuelle refacturation de prestations aux entreprises concernées.

<sup>3</sup> L'OFT publie le contrat. L'art. 7 LTrans<sup>165</sup> est applicable.

<sup>4</sup> Les coûts non couverts planifiés pour l'exécution des tâches systémiques déléguées sont financés par le fonds visé à l'art. 1 de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire<sup>166</sup>.

<sup>5</sup> Les mandataires et toutes les entreprises concernées conviennent par écrit des tâches systémiques déléguées, du droit de regard et de la répartition des coûts. Les entreprises sont tenues de collaborer. Elles sont régulièrement informées et consultées de manière appropriée lors de la suite du développement.

<sup>6</sup> Les mandataires garantissent l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques qu'ils exécutent.

<sup>7</sup> La délégation de tâches systémiques conformément à la présente disposition n'est pas considérée comme un marché public au sens de la LMP<sup>167</sup>. Elle n'est pas sujette à recours.

<sup>8</sup> L'art. 10a LPD<sup>168</sup> est applicable.

## Section 10 Interruption de l'exploitation<sup>169</sup>

**Art. 38**<sup>170</sup> ...<sup>171</sup>

<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>1bis</sup> Le retrait de sillons attribués ne donne pas droit à des dommages-intérêts, dans la mesure où il est lié à la fermeture imprévisible d'un tronçon et qu'il a pour but l'exploitation optimale des capacités disponibles.<sup>172</sup>

<sup>165</sup> RS 152.3

<sup>166</sup> RS 742.140

<sup>167</sup> RS 172.056.1

<sup>168</sup> RS 235.1

<sup>169</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>170</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; FF 1997 1 853).

<sup>171</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>172</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2016 (RO 2016 1845; FF 2014 3687).

<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.

## Section 11 Entreprises accessoires<sup>173</sup>

### Art. 39<sup>174</sup>

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire qui gère l'infrastructure est autorisée à installer des entreprises accessoires à but commercial dans le périmètre des gares, pour autant que ces entreprises répondent aux besoins de la clientèle des chemins de fer.

<sup>2</sup> L'entreprise ferroviaire qui assure le trafic est autorisée à installer dans les trains des entreprises accessoires à but commercial.

<sup>3</sup> Les services définis comme entreprises accessoires par les entreprises ferroviaires ne sont pas soumis aux dispositions cantonales et communales sur les heures d'ouverture et de fermeture. En revanche, ils sont soumis aux 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>4</sup> Les litiges entre les locataires de surfaces affectées à des entreprises accessoires et l'entreprise ferroviaire relèvent de la juridiction civile.<sup>175</sup>

## Section 12 Compétences de l'OFT en matière de litiges<sup>176</sup>

### Art. 40<sup>177</sup> ...<sup>178</sup>

<sup>1</sup> Après avoir entendu les intéressés, l'OFT règle les litiges relatifs aux questions suivantes:<sup>179</sup>

<sup>173</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>174</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>175</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>176</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517). Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>177</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; FF **1997** I 853).

<sup>178</sup> Abrogé par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>179</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

- a.<sup>180</sup> exigences en matière de construction et d'exploitation ferroviaires (art. 18 et 18*m*);
- b.<sup>181</sup> 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, 31, al. 1, et 32*a*);
- c. installation et exploitation d'appareils électriques et radioélectriques de signalisation et de télécommunication (art. 22);
- d.<sup>182</sup> refus de se prêter au raccordement ou entrave à celui-ci, répartition des coûts (art. 33 à 35*a*);
- e. nécessité d'installer des services accessoires et heures d'ouverture de ceux-ci (art. 39).

<sup>2</sup> Il 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 35).<sup>183</sup>

## Section 12*a*

### Commission de régulation dans le domaine des chemins de fer<sup>184</sup>

#### Art. 40*a*<sup>185</sup> Organisation

<sup>1</sup> La RailCom est une commission extraparlamentaire au sens de l'art. 57*a* LOGA<sup>186</sup>. Elle est indépendante et ses décisions ne sont subordonnées à aucune directive du Conseil fédéral ni des autorités administratives. Sur le plan administratif, elle est rattachée au DETEC.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral nomme les cinq à sept membres qui constituent la RailCom et il en désigne le président et le vice-président.

<sup>180</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; FF **1998** 2221).

<sup>181</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

<sup>182</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>183</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>184</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2 (RO **2012** 5619; FF **2011** 857). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>185</sup> Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1998 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>186</sup> RS **172.010**

<sup>3</sup> Les membres doivent être des experts indépendants. Ils ne peuvent notamment pas être des employés d'entreprises ferroviaires, ni faire partie d'un des organes de celles-ci, ni être liés à ces personnes juridiques par un contrat de prestation de services.

<sup>4</sup> La RailCom édicte un règlement relatif à son organisation et à sa direction (règlement de service), soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

#### **Art. 40<sup>bis</sup>**<sup>187</sup> Secrétariat

<sup>1</sup> La RailCom dispose de son propre secrétariat. Celui-ci prépare les dossiers de la RailCom et coordonne les dossiers entre la RailCom et l'OFT.

<sup>2</sup> Le président de la RailCom est compétent pour la conclusion, la modification et la résiliation des contrats de travail du personnel du secrétariat.

<sup>3</sup> Les rapports de service sont soumis à la LPers<sup>188</sup>.

#### **Art. 40<sup>ter</sup>**<sup>189</sup> Tâches

<sup>1</sup> La RailCom statue sur les litiges concernant:

- a. l'octroi de l'accès au réseau;
- b. les conventions d'accès au réseau;
- c. le calcul du prix du sillon;
- d. l'accès aux installations de transbordement du transport combiné et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération;
- e. l'exécution de tâches systémiques;
- f. ...

<sup>2</sup> Elle surveille:

- a. l'application des règles de priorité en cas normal et en cas de panne;
- b. l'application non discriminatoire des processus de conduite de l'exploitation;
- c. l'attribution non discriminatoire des sillons;
- d. l'accès non discriminatoire à l'infrastructure visée à l'art. 62, al. 1; les compétences de la commission de la concurrence en matière de litiges entre entreprises de transport ferroviaire sont réservées;
- e. l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques, à moins que l'OFT exerce cette surveillance dans le cadre du mandat.

<sup>187</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2 (RO 2012 5619; FF 2011 857). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>188</sup> RS 172.220.1

<sup>189</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises (RO 2016 1845; FF 2014 3687). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020, excepté l'al. 1, let. f, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janv. 2021 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>3</sup> Elle observe l'évolution du marché ferroviaire dans l'optique d'un traitement non discriminatoire de tous les participants et d'une évolution saine de la concurrence.

<sup>4</sup> Elle peut lancer d'office des enquêtes.

<sup>5</sup> Elle coordonne ses activités avec les régulateurs étrangers. Elle peut échanger avec eux les informations et les données requises.

<sup>6</sup> La loi du 6 octobre 1995 sur les cartels<sup>190</sup> n'est pas applicable au domaine de l'accès au réseau.

**Art. 40<sup>quater</sup>** <sup>191</sup> Mise à disposition des données et obligation de renseigner

<sup>1</sup> Dans le cadre de la surveillance du marché, la RailCom est autorisée à collecter les données nécessaires auprès des entreprises ferroviaires et à les traiter. Les entreprises ferroviaires sont tenues de fournir les indications requises pour la statistique officielle des transports ainsi que les autres documents dont la RailCom a besoin pour accomplir ses tâches.

<sup>2</sup> Les services fédéraux et cantonaux sont tenus de participer aux vérifications de la RailCom et de mettre à sa disposition les documents requis.

**Art. 40<sup>quinquies</sup>** <sup>192</sup>Principes de la procédure

<sup>1</sup> Les procédures engagées devant la RailCom sont régies par les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA)<sup>193</sup> et, par analogie, par les art. 23 et 39 de la loi 17 juin 2005 sur le Tribunal administratif fédéral<sup>194</sup>.

<sup>2</sup> La procédure d'action est régie par analogie par les dispositions de la PA sur la procédure de recours, notamment les art. 52, 56, 57, 60 et 63 à 69.

<sup>3</sup> L'intervention accessoire, le cumul des actions, le consontage et la demande reconventionnelle sont admis. Dans ces cas, les art. 15, 24, 26 et 31 de la loi fédérale du 4 décembre 1947 de procédure civile fédérale<sup>195</sup> sont applicables par analogie.

<sup>4</sup> Le président ouvre la procédure d'office ou en confirmant par écrit la réception du recours ou de l'action.

<sup>190</sup> RS 251

<sup>191</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises (RO 2016 1845; FF 2014 3687). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>192</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises (RO 2016 1845; FF 2014 3687). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

<sup>193</sup> RS 172.021

<sup>194</sup> RS 173.32

<sup>195</sup> RS 273

**Art. 40**<sup>sexies</sup> 196 Sanctions administratives

<sup>1</sup> La RailCom inflige à une entreprise qui enfreint son devoir d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau une sanction du montant du chiffre d'affaires qu'elle, ou un tiers, a pu réaliser grâce à cette discrimination.

<sup>2</sup> Elle inflige à une entreprise qui enfreint une réglementation consensuelle, une décision de la RailCom ou un arrêt d'une instance de recours une sanction de 100 000 francs au plus.

**Art. 40**<sup>septies</sup> 197 Financement

<sup>1</sup> La RailCom perçoit des émoluments pour ses décisions. Ceux-ci sont calculés en fonction du temps consacré.

<sup>2</sup> Dans la mesure où les coûts de la RailCom ne sont pas couverts par les émoluments, ils sont pris en charge par la Confédération.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe les contributions fédérales ainsi que les taux des émoluments et règle la perception de ces derniers.

**Art. 40**<sup>octies</sup> 198 Protection juridique

<sup>1</sup> La protection juridique est régie par les dispositions générales de la procédure fédérale.

<sup>2</sup> Les recours contre les décisions de la RailCom n'ont d'effet suspensif que si le Tribunal administratif fédéral l'accorde d'office ou sur demande d'une des parties.

<sup>3</sup> La RailCom est autorisée, dans les domaines qui relèvent de sa compétence, à déposer un recours contre des décisions d'autres autorités fédérales, ainsi que contre des décisions du Tribunal administratif fédéral.

<sup>196</sup> Introduit par l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises (RO **2016** 1845; FF **2014** 3687). Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>197</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>198</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

## Section 13<sup>199</sup> Responsabilité<sup>200</sup>

### Art. 40b Principes

<sup>1</sup> Le détenteur d'une entreprise ferroviaire répond du dommage si les risques caractéristiques liés à l'exploitation du chemin de fer ont pour effet qu'un être humain est tué ou blessé ou qu'un dommage est causé à une chose.

<sup>2</sup> Il répond des dommages causés:

- a.<sup>201</sup> aux choses se trouvant sous la garde du voyageur exclusivement en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>202</sup>;
- b.<sup>203</sup> aux choses transportées exclusivement en vertu du code des obligations<sup>204</sup> et des conventions internationales pertinentes.

<sup>3</sup> Dans la mesure où la responsabilité visée par l'al. 2 n'est pas réglée dans la loi sur le transport de voyageurs ou dans la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises<sup>205</sup>, seules les dispositions du code des obligations en matière de droit des contrats sont applicables.<sup>206</sup>

### Art. 40c Exonération

<sup>1</sup> Le détenteur est dégagé de sa responsabilité civile si un fait qui ne lui est pas imputable a contribué à causer le dommage d'une façon si intense qu'il doit en être considéré comme la cause principale.

<sup>2</sup> Constitue notamment un tel fait:

- a. la force majeure;
- b. la faute grave du lésé ou d'un tiers.

### Art. 40d Utilisation de l'infrastructure

<sup>1</sup> Le détenteur d'une entreprise ferroviaire qui utilise l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire répond des dommages causés aux lésés.

<sup>2</sup> Il peut recourir contre le détenteur de l'entreprise qui exploite l'infrastructure lorsque celle-ci est coresponsable à la survenance du dommage.

<sup>199</sup> Introduit par le ch. I 1 de la LF du 19 déc. 2008 sur les mod. du droit des transports, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5973; FF **2007** 4147).

<sup>200</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>201</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>202</sup> RS **745.1**

<sup>203</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2016 (RO **2016** 1845; FF **2014** 3687).

<sup>204</sup> RS **220**

<sup>205</sup> RS **742.41**

<sup>206</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2016 (RO **2016** 1845; FF **2014** 3687).

<sup>3</sup> Lorsque l'entreprise qui a causé le dommage ne peut être déterminée, le détenteur de l'entreprise qui exploite l'infrastructure est responsable.

#### **Art. 40e** Conventions

<sup>1</sup> Toute convention qui exclut ou restreint la responsabilité civile découlant de la présente loi est nulle.

<sup>2</sup> Toute convention fixant une indemnité manifestement insuffisante peut être attaquée dans l'année qui suit sa conclusion.

#### **Art. 40f** Application du code des obligations

À moins que la présente loi n'en dispose autrement, la responsabilité est régie par les dispositions du code des obligations<sup>207</sup> concernant les actes illicites.

## **Chapitre 5**

### **Prestations particulières en faveur des administrations publiques<sup>208</sup>**

#### **Art. 41** 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** Défense nationale<sup>209</sup>

<sup>1</sup> À 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.<sup>210</sup>

#### **Art. 43** 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>207</sup> RS 220

<sup>208</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>209</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>210</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

2 ...<sup>211</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** 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.

#### **Art. 45**<sup>212</sup>

#### **Art. 46**<sup>213</sup>

#### **Art. 47** 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>214</sup> Litiges

<sup>1</sup> L'OFT statue sur les litiges résultant de l'application du présent chapitre.

<sup>2</sup> Les décisions de l'OFT peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale.

<sup>211</sup> Abrogé par l'art. 53 ch. 4 de la LF du 4 oct. 1985 sur les transports publics, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1987 (RO **1986** 1974; FF **1983** II 187).

<sup>212</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

<sup>213</sup> Abrogé par l'annexe ch. 15 de la LF du 18 mars 2005 sur les douanes, avec effet au 1<sup>er</sup> mai 2007 (RO **2007** 1411; FF **2004** 517).

<sup>214</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 75 de la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2007 (RO **2006** 2197 1069; FF **2001** 4000).

## Chapitre 5a<sup>215</sup> Aménagement de l'infrastructure

### Art. 48a Objectifs

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire poursuit les objectifs suivants:

- a. transport des voyageurs:
  1. améliorer les raccordements aux espaces métropolitains européens,
  2. améliorer les raccordements entre les espaces métropolitains suisses et la desserte au sein de ceux-ci,
  3. améliorer les raccordements à l'intérieur des réseaux de villes suisses et entre ces réseaux et les centres des espaces métropolitains,
  4. aménager le trafic régional et d'agglomération,
  5. améliorer la desserte des régions de montagne et des régions touristiques;
- b. trafic marchandises:
  1. transférer le trafic lourd transalpin,
  2. améliorer les trafics intérieur, d'importation et d'exportation,
  3. améliorer la disponibilité des sillons.

### Art. 48b Programme de développement stratégique

<sup>1</sup> L'infrastructure est aménagée progressivement dans le cadre d'un programme de développement stratégique.

<sup>2</sup> Le programme de développement stratégique est mis à jour à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec les cantons des différentes régions de planification et les entreprises ferroviaires concernées.

<sup>3</sup> Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement, sur les modifications nécessaires du programme de développement stratégique et sur la prochaine étape d'aménagement prévue.

### Art. 48c Étapes d'aménagement

<sup>1</sup> Les différentes étapes d'aménagement font l'objet d'arrêtés fédéraux. Ceux-ci sont sujets au référendum.

<sup>2</sup> Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques.

<sup>3</sup> Dans ses messages sur les étapes d'aménagement, le Conseil fédéral présente notamment les coûts subséquents pour l'ensemble du système ferroviaire.

<sup>215</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>4</sup> Lors de chaque étape d'aménagement, la qualité des prestations offertes sur le réseau grandes lignes doit être maintenue et les crédits nécessaires à cet effet doivent être prévus.

**Art. 48d** Planification des étapes d'aménagement

<sup>1</sup> En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Il prend en compte les planifications régionales des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées.

<sup>2</sup> Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée.

**Art. 48e** Projets et réalisation des mesures

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires et les tiers chargés de réaliser les mesures d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (sociétés maîtres d'ouvrage) élaborent les projets correspondants, les coordonnent avec les besoins de la maintenance et les réalisent.

<sup>2</sup> Ils tiennent compte en permanence, selon le principe de l'optimisation microéconomique et macroéconomique, du progrès de la technique ferroviaire, de l'amélioration organisationnelle et de l'évolution du transport de voyageurs ainsi que du trafic marchandises.

**Art. 48f** Conventions de mise en œuvre

<sup>1</sup> La Confédération passe des conventions de mise en œuvre des mesures d'aménagement avec les entreprises ferroviaires ou les sociétés maîtres d'ouvrage. Ces conventions précisent les mesures relatives aux différentes lignes et nœuds, les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers et l'organisation.

<sup>2</sup> Les conventions de mise en œuvre comprennent les travaux de maintenance subordonnés à l'aménagement.

<sup>3</sup> Le DETEC passe les conventions. L'OFT peut convenir de modifications mineures, notamment lorsqu'elles sont de nature technique ou organisationnelle.

**Chapitre 6**<sup>216</sup> **Financement de l'infrastructure**<sup>217</sup>**Section 1**<sup>218</sup> **Généralités****Art. 49**<sup>219</sup> **Principes**

<sup>1</sup> Sous réserve de l'art. 9b, la Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure.

<sup>2</sup> Les cantons participent au financement de l'infrastructure.

<sup>3</sup> Sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la présente loi, sous réserve de l'art. 59, les tronçons:

- a. qui sont destinés à la desserte capillaire;
- b. qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année;
- c. qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises.

**Art. 50**<sup>220</sup> **Conditions**

<sup>1</sup> La Confédération indemnise les entreprises répondant aux conditions suivantes:

- a. leurs comptes sont présentés conformément aux dispositions du chap. 9;
- b. les comptes, subdivisés en secteurs, attestent les coûts non couverts de chaque secteur;
- c. le transport régional de voyageurs et, le cas échéant, l'infrastructure ferroviaire, sont gérés comme des secteurs distincts.

<sup>2</sup> La Confédération peut accorder des allègements aux entreprises étrangères qui exploitent peu de lignes en Suisse.

**Art. 51**<sup>221</sup> **Conventions sur les prestations**

<sup>1</sup> La Confédération, représentée par l'OFT, et les entreprises ferroviaires passent des conventions quadriennales sur les prestations. Ils y fixent à l'avance l'offre de prestations du secteur de l'infrastructure, l'indemnisation et les prêts prévus en se fon-

<sup>216</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>217</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>218</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>219</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>220</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>221</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

dant sur les priorités de la Confédération en matière de politique des transports et sur les comptes prévisionnels des entreprises.

<sup>2</sup> Les conventions sur les prestations comprennent les travaux d'aménagement subordonnés à la maintenance.

<sup>3</sup> L'indemnité et les prêts sont prioritairement destinés à maintenir l'infrastructure en bon état et à l'adapter aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique. Sont notamment pris en compte:

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées;
- c. les objectifs relevant de la politique d'aménagement du territoire et des agglomérations;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement.

**Art. 51a<sup>222</sup>** Différends à propos des conventions sur les prestations

<sup>1</sup> Le DETEC statue en cas de divergences entre l'OFT et les entreprises ferroviaires lors de la conclusion ou de l'exécution d'une convention sur les prestations.

<sup>2</sup> Les décisions du DETEC peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale. Peuvent être invoquées:

- a. la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation;
- b. la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents.

<sup>3</sup> Les recours contre les décisions du DETEC n'ont pas d'effet suspensif.

**Art. 51b<sup>223</sup>** Formes de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire

<sup>1</sup> Les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, y compris les amortissements et les coûts d'investissement non activables, donnent lieu au versement d'une indemnité.

<sup>2</sup> Les investissements qui dépassent les amortissements et les réserves de liquidités font l'objet de prêts sans intérêts, conditionnellement remboursables. Si les amortissements dépassent les investissements, il y a lieu de rembourser les prêts conditionnellement remboursables octroyés au fonds d'infrastructure ferroviaire prévu par la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire<sup>224</sup> ou de les compenser avec d'autres prestations du fonds.

<sup>222</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>223</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>224</sup> RS **742.140**

<sup>3</sup> Les prêts conditionnellement remboursables de la Confédération peuvent être convertis en capital propre sous réserve des décisions requises par le droit des sociétés anonymes. La Confédération peut renoncer au remboursement de prêts pour participer aux assainissements de bilan nécessaires ou si le canton renonce également à ce remboursement.

**Art. 52**<sup>225</sup> Gestion rationnelle

<sup>1</sup> Les entreprises ferroviaires s'affilient aux associations professionnelles et organisations sectorielles qui leur permettent d'acquérir davantage d'influence sur le marché.

<sup>2</sup> L'OFT peut contraindre les entreprises ferroviaires à lancer en commun des appels d'offres de grande envergure.<sup>226</sup>

<sup>3</sup> Il peut ordonner des mesures afin d'atteindre les objectifs ou exiger le remboursement de prestations financières si l'entreprise:

- a. ne fournit pas les prestations commandées comme convenu;
- b. n'atteint pas les objectifs prescrits;
- c. ne respecte pas les délais fixés, ou
- d. ne pratique pas une gestion économique.<sup>227</sup>

**Art. 53**<sup>228</sup>

**Art. 54**<sup>229</sup>

**Art. 55**

*Abrogé*

<sup>225</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 19 juin 2015 sur le programme de consolidation et de réexamen des tâches 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 4747; FF **2013** 757, **2014** 8171).

<sup>226</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>227</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>228</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>229</sup> Abrogé par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

**Art. 56**<sup>230</sup>**Art. 57**<sup>231</sup> Participation des cantons au financement

<sup>1</sup> Les cantons versent une contribution commune de 500 millions de francs par an au fonds d'infrastructure ferroviaire au titre du financement des coûts d'infrastructure.

<sup>1bis</sup> La contribution se base sur les prix de 2016. Elle est corrigée en fonction de l'évolution du produit intérieur brut réel et suit l'indice de renchérissement de la construction ferroviaire. Le Département fédéral des finances règle les modalités en accord avec le DETEC.<sup>232</sup>

<sup>2</sup> La participation de chaque canton est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres), selon la clé de répartition intercantonale.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités par voie d'ordonnance, après avoir entendu les cantons.

**Section 2 Financement de l'aménagement de l'infrastructure**<sup>233</sup>**Art. 58**<sup>234</sup> Crédits d'engagement

<sup>1</sup> L'Assemblée fédérale statue par arrêté fédéral sur les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des étapes d'aménagement visées à l'art. 48c.

<sup>2</sup> Si la réalisation de certaines mesures subit des retards, les crédits d'engagement non utilisés prévus pour leur réalisation peuvent être affectés à la réalisation d'autres mesures dont la planification est prévue par un arrêté fédéral.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral fixe les mesures visées à l'al. 2.

<sup>230</sup> Abrogé par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

<sup>231</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

<sup>232</sup> Introduit par le ch. I 6 de la LF du 17 mars 2017 sur le programme de stabilisation 2017-2019, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2018 (RO 2017 5205; FF 2016 4519).

<sup>233</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

<sup>234</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 651; FF 2012 1371).

**Art. 58a**<sup>235</sup> Formes de financement de l'aménagement

<sup>1</sup> La Confédération met à disposition par le fonds d'infrastructure ferroviaire les moyens alloués pour financer les mesures sous la forme de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables, et de contributions à fonds perdu.

<sup>2</sup> Les conventions de mise en œuvre visées à l'art. 48<sup>f</sup> règlent les modalités.

**Art. 58b**<sup>236</sup> Financement de mesures supplémentaires ou de substitution par des tiers

<sup>1</sup> Les tiers, en particulier les cantons, peuvent financer des mesures supplémentaires ou de substitution lorsqu'il est possible d'intégrer ces mesures dans le programme de développement stratégique.

<sup>2</sup> Les tiers prennent en charge:

- a. pour les mesures supplémentaires: l'intégralité des coûts;
- b. pour les mesures de substitution: la différence entre les coûts des mesures prévues par la Confédération et ceux des mesures qu'ils ont prévues.

<sup>3</sup> La participation de tiers ne doit pas occasionner de frais supplémentaires pour la Confédération, ni lors de la phase de construction, ni durant la phase d'exploitation.

<sup>4</sup> La Confédération passe des conventions avec les tiers et les entreprises ferroviaires. Ces conventions précisent les prestations, les coûts et les délais, l'octroi des moyens financiers ainsi que l'organisation.

**Art. 58c**<sup>237</sup> Financement préalable

Les entreprises ferroviaires peuvent passer, avec les cantons concernés et avec des tiers, des conventions relatives au financement préalable des mesures dont la réalisation ou la planification a été décidée par l'Assemblée fédérale. Ces conventions sont soumises à l'approbation de l'OFT.

**Art. 58d**<sup>238</sup> Dispositions d'exécution

Le DETEC édicte les dispositions d'exécution relatives au contrôle des prestations, des coûts, des finances et des échéances des mesures approuvées.

<sup>235</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>236</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>237</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

<sup>238</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).

**Art. 58**<sup>e239</sup> Rapports

Le Conseil fédéral présente annuellement à l'Assemblée fédérale un rapport sur le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire portant notamment sur:

- a. l'état d'avancement et la continuation des travaux;
- b. les dépenses effectuées au titre des crédits d'engagement alloués.

**Chapitre 7 Aide en cas de grandes catastrophes naturelles**<sup>240</sup>**Art. 59**<sup>241</sup>

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

**Art. 60 et 61**<sup>242</sup>**Art. 61a**<sup>243</sup>**Chapitre 8**<sup>244</sup>**Séparation du secteur des transports et du secteur de l'infrastructure****Art. 62**<sup>245</sup> Délimitation de l'infrastructure

<sup>1</sup> L'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment:

- <sup>239</sup> Introduit par le ch. II 3 de la LF du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 651; FF **2012** 1371).
- <sup>240</sup> Anciennement avant l'art. 56. Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).
- <sup>241</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).
- <sup>242</sup> Abrogés par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).
- <sup>243</sup> Anciennement art. 60a. Introduit par l'annexe ch. 16 de la LF du 5 oct. 1990 sur les subventions (RO **1991** 857; FF **1987** 1 369). Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).
- <sup>244</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).
- <sup>245</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. II 3 de la L du 25 sept. 2015 sur le transport de marchandises, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2016 (RO **2016** 1845; FF **2014** 3687).

- a. les voies;
- b. les installations d'alimentation en courant, notamment les sous-stations et les redresseurs de courant;
- c. les installations de sécurité;
- d. les installations d'accueil;
- e. les gares de triage ainsi que les installations de réception et de formation des trains;
- f. les installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises (voies de débord);
- g. les véhicules moteurs de manœuvre dans les gares de triage;
- h. les bâtiments de service et les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à g.

<sup>2</sup> L'infrastructure peut également comprendre les constructions, les installations et les équipements liés à l'exploitation de l'infrastructure mais qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau. Il s'agit notamment:

- a. des installations destinées à l'entretien journalier du matériel roulant;
- b. des centrales électriques et des lignes de transport;
- c. des installations de vente;
- d. des locaux des entreprises accessoires;
- e. des locaux de service des entreprises de transports ferroviaires;
- f. des logements de fonction;
- g. des grues et des autres engins de transbordement dans les voies de débord;
- h. des installations de transbordement pour le transport des marchandises, y compris les voies de grue et de chargement.

<sup>3</sup> Font partie des chemins de fer au sens de la présente loi, mais pas de l'infrastructure:

- a. les installations de voie et les bâtiments destinés à l'entretien du matériel roulant (installations d'entretien, ateliers);
- b. les installations de voies et les bâtiments destinés au dépôt prolongé de matériel roulant (installations de garage);
- c. les installations de voie sur les chantiers ferroviaires ou servant d'accès à ces chantiers (voies industrielles).

<sup>4</sup> La fourniture des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs ne fait pas non plus partie de l'infrastructure.

**Art. 63** Exploitation de l'infrastructure

L'exploitation et l'entretien des constructions, installations et équipements mentionnés à l'art. 62 font également partie du secteur de l'infrastructure.

**Art. 64** Organisation

<sup>1</sup> L'entreprise ferroviaire doit séparer l'infrastructure, sur le plan de l'organisation, du reste de l'entreprise, et la rendre indépendante. L'OFT peut libérer de cette obligation les chemins de fer à voie étroite et les petites entreprises.

<sup>2</sup> Les infrastructures mentionnées à l'art. 62, al. 2, ainsi que les prestations de service y afférentes peuvent, sur le plan de l'organisation, être séparées de l'infrastructure. Leurs coûts doivent être facturés intégralement aux bénéficiaires des prestations.

**Art. 65** Exonération fiscale

Les infrastructures mentionnées à l'art. 62, al. 1 et 2, sont exonérées de l'impôt immobilier communal et cantonal.

**Chapitre 9 Comptabilité**<sup>246</sup>**Art. 66**<sup>247</sup> Principes

<sup>1</sup> Sous réserve des dispositions de la présente loi, la comptabilité des entreprises ferroviaires est régie par la section 7 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>248</sup>.

<sup>2</sup> L'entreprise ferroviaire sépare le secteur de l'infrastructure des autres activités dans le bilan et dans les comptes des immobilisations.

<sup>3</sup> Elle établit un compte pour le secteur de l'infrastructure dans les comptes de résultat.

**Art. 67**<sup>249</sup> Utilisation des bénéfices et rémunération du capital propre

La distribution des bénéfices et la rémunération du capital propre à la charge du compte de résultats du secteur de l'infrastructure ne sont pas autorisées. Le bénéfice

<sup>246</sup> Anciennement avant l'art. 63. Nouvelle teneur le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>247</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>248</sup> RS **745.1**

<sup>249</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

doit être affecté intégralement à une réserve spéciale du secteur de l'infrastructure afin de couvrir de futurs découverts ou des dépenses extraordinaires.<sup>250</sup>

**Art. 68 et 69**<sup>251</sup>

**Art. 70 à 72**<sup>252</sup>

**Art. 73**<sup>253</sup>

**Art. 74**<sup>254</sup>

## **Chapitre 10 Droit d'achat des collectivités**<sup>255</sup>

**Art. 75**<sup>256</sup> Droit d'achat dans l'intérêt national

<sup>1</sup> Si elle estime que l'intérêt national l'exige, la Confédération peut acquérir à sa valeur comptable l'infrastructure de l'entreprise ferroviaire titulaire d'une concession. Les prêts octroyés à l'entreprise par la Confédération sont déduits du prix d'achat.

<sup>2</sup> Le droit d'achat selon l'al. 1 appartient aussi aux cantons et aux communes auxquels il est réservé en vertu de la concession. Si des cantons ou des communes ont acquis une infrastructure ferroviaire, la Confédération peut exiger qu'elle lui soit cédée aux conditions prévues par la présente loi.

<sup>250</sup> Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO **2020** 1889; FF **2016** 8399).

<sup>251</sup> Abrogés par le ch. I de la LF du 24 mars 1995, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

<sup>252</sup> Abrogés par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>253</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 24 mars 1995, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

<sup>254</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>255</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>256</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

**Art. 76 à 78**<sup>257</sup>

**Art. 79**<sup>258</sup> Contestations

L'OFT statue sur les contestations relatives à la détermination du prix d'achat.

## **Chapitre 11**<sup>259</sup>

### **Activités impliquant la sécurité dans le domaine ferroviaire**

**Art. 80** Examen de la capacité d'exercer une fonction déterminante pour la sécurité<sup>260</sup>

Le Conseil fédéral peut prescrire que:

- a. les personnes qui exercent une fonction déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire doivent subir un examen d'aptitude théorique et pratique; il peut prévoir la délivrance d'un permis après la réussite à l'examen;
- b. les personnes en formation en vue de l'exercice d'une activité mentionnée à la let. a doivent être titulaires d'un permis délivré par l'OFT;
- c. les personnes exerçant une activité mentionnée à la let. a ou en formation dans le but d'exercer une telle activité doivent répondre à des exigences personnelles et professionnelles déterminées; le Conseil fédéral peut prévoir aussi des examens psychologiques et médicaux destinés à déterminer si les exigences personnelles sont remplies.

**Art. 80a**<sup>261</sup> Vérification de l'aptitude

<sup>1</sup> S'il existe des doutes quant à l'aptitude d'une personne chargée d'activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, cette personne subit un examen d'aptitude, notamment suite à une communication d'un médecin selon laquelle ladite personne n'est pas apte, en raison d'une maladie physique ou mentale ou d'une infirmité, ou pour cause de dépendance, à exercer en toute sécurité une activité déterminante pour la sécurité.

<sup>2</sup> Les médecins sont libérés du secret professionnel dans le cas des communications au sens de l'al. 1. Ils peuvent notifier celles-ci directement à l'OFT, à l'employeur ou à l'autorité de surveillance des médecins.

<sup>257</sup> Abrogés par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>258</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 15 de l'O du 3 fév. 1993 sur les autorités dont les décisions peuvent être déferées au TF ou au Tribunal fédéral des assurances, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 1994 (RO 1993 901).

<sup>259</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>260</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>261</sup> Introduit par le ch. I 3 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

**Art. 81** Incapacité d'assurer le service<sup>262</sup>

Quiconque n'est pas en état de fournir l'effort physique et mental nécessaire parce qu'il est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments ou pour toute autre raison, est inapte au service et ne peut pendant ce temps exercer aucune activité impliquant la sécurité dans le domaine ferroviaire.

**Art. 82** Constatation de l'incapacité d'assurer le service<sup>263</sup>

<sup>1</sup> Les personnes qui exercent une fonction déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire peuvent être soumises à un alcootest.

<sup>2</sup> Lorsque la personne concernée donne des signes d'incapacité d'assurer le service et que ceux-ci ne s'expliquent pas ou seulement partiellement par l'influence de l'alcool, elle peut être soumise à d'autres tests préalables, notamment à des analyses d'urine, de salive, de sueur, de cheveux et d'ongles.<sup>264</sup>

<sup>3</sup> Il y a lieu d'ordonner une prise de sang dans les cas suivants:

- a.<sup>265</sup> des signes d'incapacité d'assurer le service sont apparents;
- b. la personne refuse de se soumettre à l'alcootest, s'y soustrait ou le fait échouer.

<sup>4</sup> Lorsque des raisons majeures l'imposent, la prise de sang peut être effectuée contre la volonté de la personne soupçonnée d'incapacité d'assurer le service. D'autres moyens de preuves sont réservés.<sup>266</sup>

**Art. 83** Retrait du permis

<sup>1</sup> Si une personne qui exerce une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire se trouve dans un état qui exclut l'exercice de ladite activité en toute sécurité, l'activité doit lui être interdite aussi longtemps que nécessaire; en outre, son permis doit lui être confisqué.

<sup>2</sup> Le permis confisqué doit être remis immédiatement à l'autorité qui l'a établi; celle-ci statue sans délai sur le retrait. Jusqu'à sa décision, la confiscation du permis a valeur de retrait.

<sup>262</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>263</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>264</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>265</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

<sup>266</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).

**Art. 83<sup>a267</sup>** Communications aux autorités étrangères

<sup>1</sup> L'OFT informe l'autorité étrangère compétente des mesures suivantes:

- a. interdiction faite à une personne chargée au sein d'une entreprise étrangère d'une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, d'exercer cette activité;
- b. confiscation d'un permis étranger valable en Suisse;
- c. annulation de la validité en Suisse d'un permis étranger.

<sup>2</sup> Les permis retirés sont remis sans délai à l'autorité étrangère compétente.

**Art. 84** Compétences

Ont compétence pour ordonner et exécuter les mesures visées aux art. 82 et 83:

- a. les personnes ou les unités d'entreprise désignées par les entreprises ferroviaires;
- b. les autorités déclarées compétentes par les cantons;
- c. l'OFT;
- d. la police des transports si elle est mandatée par les organes compétents selon les let. a à c.

**Art. 85** Dispositions d'exécution

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral:

- a.<sup>268</sup> détermine la concentration d'alcool dans le sang à partir de laquelle, indépendamment d'autres preuves et de la résistance individuelle à l'alcool, l'incapacité d'assurer le service aux termes de l'art. 81 est présumée (état d'ébriété) et la concentration à partir de laquelle elle est caractérisée;
- b.<sup>269</sup> peut déterminer la concentration d'autres substances diminuant la capacité d'assurer le service à partir de laquelle, indépendamment d'autres preuves et de la résistance individuelle, l'incapacité d'assurer le service aux termes de l'art. 81 est présumée;
- c.<sup>270</sup> édicte des dispositions sur les tests préalables (art. 82, al. 2), la procédure à suivre pour l'alcootest et la prise de sang, l'évaluation de ces tests et l'examen médical supplémentaire de la personne présumée incapable d'assurer le service;

<sup>267</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>268</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>269</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>270</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

- d.<sup>271</sup> peut prescrire que, pour constater une toxicodépendance diminuant la capacité d'assurer le service d'une personne, les prélèvements mentionnés à l'art. 82, al. 2 et 3, fassent l'objet d'une analyse;
- e. détermine les exigences personnelles, techniques et organisationnelles auxquelles doivent satisfaire les personnes et les unités d'entreprise désignées à l'art. 84, let. a.

<sup>2</sup> Il définit les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire.

## Chapitre 12 Dispositions pénales et mesures administratives<sup>272</sup>

### Art. 86<sup>273</sup> Contraventions

<sup>1</sup> Est puni d'une amende quiconque pénètre ou circule intentionnellement dans une zone d'exploitation ferroviaire sans autorisation ou la perturbe d'une quelconque manière.

<sup>2</sup> Est puni, sur plainte, d'une amende quiconque, intentionnellement ou par négligence, contrevient à son devoir de diligence (art. 17, al. 4) ou à son obligation d'annoncer (art. 14a, al. 1) ou de collaborer (art. 14a, al. 2).

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral peut déclarer punissables les infractions aux dispositions d'exécution ou aux prescriptions d'utilisation.

### Art. 86a<sup>274</sup> Infractions aux dispositions sur la construction et l'exploitation

<sup>1</sup> Est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque, intentionnellement:<sup>275</sup>

- a. exécute ou fait exécuter un projet de construction sans l'approbation des plans prescrite par l'art. 18 ou au mépris des conditions, charges ou prescriptions résultant de ladite procédure;
- b.<sup>276</sup> met ou fait mettre en exploitation une installation ou un véhicule sans posséder l'autorisation d'exploiter requise par les art. 18w, 23c ou 23d ou sans respecter les conditions, les charges ou les prescriptions de l'autorisation d'exploiter;

<sup>271</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>272</sup> Anciennement avant l'art. 88. Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>273</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>274</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>275</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>276</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

- c. contrevient à une concession octroyée sur la base de la présente loi;
- d. et e.<sup>277</sup> ...
- f. enregistre, conserve, utilise ou publie des signaux vidéo en violation de l'art. 16*b*;
- g.<sup>278</sup> ...

<sup>2</sup> Si l'auteur agit par négligence, il est puni d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus.<sup>279</sup>

**Art. 87**<sup>280</sup> Exercice d'une activité déterminante pour la sécurité dans un état d'incapacité d'assurer le service<sup>281</sup>

<sup>1</sup> Quiconque exerce en état d'ébriété une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire est puni d'une amende. La sanction est une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire si la concentration d'alcool dans le sang est caractérisée.

<sup>2</sup> Quiconque est inapte au service au sens de l'art. 81, parce qu'il est sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments ou pour d'autres raisons et exerce dans cet état une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

<sup>3</sup> Tout supérieur qui provoque intentionnellement un des actes visés aux al. 1 et 2 ou ne fait pas tout son possible pour l'empêcher est puni des mêmes peines.

**Art. 87a**<sup>282</sup> Entrave aux mesures de constatation de l'incapacité d'assurer le service<sup>283</sup>

<sup>1</sup> Quiconque exerce une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire et s'oppose ou se soustrait à une prise de sang, à un alcootest ou à tout autre examen préliminaire régi par le Conseil fédéral, ces mesures étant ordonnées ou devant l'être selon toute vraisemblance, ou s'oppose ou se soustrait à un examen médical supplémentaire, ou entrave l'une ou l'autre de ces mesures est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

<sup>277</sup> Abrogées par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>278</sup> Introduite par l'annexe à la LF du 1<sup>er</sup> oct. 2010 (RO 2011 1119; FF 2009 4405). Abrogée par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>279</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>280</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>281</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>282</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>283</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>2</sup> Tout supérieur qui provoque intentionnellement un des actes visés à l'al. 1 ou ne fait pas tout son possible pour l'empêcher est puni des mêmes peines.

**Art. 87b**<sup>284</sup> Exercice d'une activité déterminante pour la sécurité sans habilitation

<sup>1</sup> Quiconque exerce intentionnellement une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, bien que les documents l'y habilitant lui aient été refusés ou retirés ou que ces documents aient été annulés, est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire

<sup>2</sup> Si l'auteur agit par négligence, il est puni d'une peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus.

<sup>3</sup> Tout supérieur qui provoque intentionnellement un des actes visés à l'al. 1 ou ne fait pas tout son possible pour l'empêcher est puni des mêmes peines.

**Art. 88**<sup>285</sup> Poursuite d'office

Les actes punissables en vertu du code pénal<sup>286</sup> sont poursuivis d'office lorsqu'ils sont commis contre des employés d'entreprises ferroviaires concessionnaires au sens de l'art. 5 dans l'exercice de leurs fonctions.

**Art. 88a**<sup>287</sup> Compétence

<sup>1</sup> La poursuite des infractions aux dispositions du présent chapitre relève de la compétence des cantons.

<sup>2</sup> ...<sup>288</sup>

**Art. 89**<sup>289</sup> Mesures administratives

<sup>1</sup> L'OFT peut retirer des autorisations, des permis ou des certificats provisoirement ou définitivement, ou en restreindre la validité:

- a. lorsqu'il y a infraction à la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;
- b. lorsque les restrictions ou charges liées à l'octroi de l'autorisation, du permis ou du certificat ne sont pas observées.

<sup>2</sup> Il retire les autorisations, permis ou certificats lorsque les conditions légales de leur octroi ne sont plus remplies.

<sup>284</sup> Introduit par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>285</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>286</sup> RS 311.0

<sup>287</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>288</sup> Abrogé par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>289</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>3</sup> Les employés, les sous-traitants ou les membres des organes d'une entreprise ferroviaire concessionnaire au sens de l'art. 5 de la présente loi ou disposant d'une concession ou d'une autorisation au sens des art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>290</sup> qui, dans l'exercice de leurs fonctions, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de ces fonctions lorsque l'OFT le requiert.

<sup>4</sup> Les mesures visées aux al. 1 à 3 peuvent être prononcées indépendamment de l'ouverture et de l'issue d'une procédure pénale.

**Art. 89a**<sup>291</sup> Obligation d'annoncer<sup>292</sup>

Les autorités pénales et policières signalent aux autorités compétentes toutes les infractions qui pourraient entraîner une mesure mentionnée à l'art. 89.

**Art. 89b**<sup>293</sup> Décisions de la RailCom<sup>294</sup>

<sup>1</sup> Quiconque, intentionnellement, contrevient à une réglementation consensuelle, à une décision entrée en force de la RailCom ou à un arrêt d'une instance de recours est puni d'une amende de 100 000 francs au plus.

<sup>2</sup> Quiconque, intentionnellement, contrevient à une décision de la RailCom concernant l'obligation de renseigner (art. 40a<sup>bis</sup>, al. 4) est puni d'une amende de 20 000 francs au plus.

<sup>3</sup> La RailCom poursuit et juge les infractions au présent article. La loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif<sup>295</sup> est applicable.

**Art. 90**<sup>296</sup>

<sup>290</sup> RS 745.1

<sup>291</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>292</sup> Nouvelle teneur selon l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO 2015 3205; FF 2013 6441).

<sup>293</sup> Introduit par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la 2<sup>e</sup> partie de la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juil. 2013 (RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857).

<sup>294</sup> La désignation de l'unité administrative a été adaptée au 1<sup>er</sup> juil. 2020 en application de l'art. 20 al. 2 de l'O du 7 oct. 2015 sur les publications officielles (RS 170.512.1). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout le texte.

<sup>295</sup> RS 313.0

<sup>296</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO 1998 2835; FF 1997 I 853).

## Chapitre 13 Dispositions finales<sup>297</sup>

### Art. 91 Validité des anciennes concessions<sup>298</sup>

<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.

<sup>3</sup> Sauf indication contraire de la concession octroyée avant 1999, cette dernière est valable jusqu'à sa date d'expiration aussi bien en ce qui concerne la construction et l'exploitation de l'infrastructure que pour le transport régulier de voyageurs au sens de l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs<sup>299,300</sup>

<sup>4</sup> Les concessions d'infrastructure qui ont été octroyées avant l'entrée en vigueur de la présente disposition sont réputées présentant un intérêt public au sens de l'art. 6, al. 1, let. a, de la présente loi lorsqu'elles bénéficient d'indemnités versées au titre de l'infrastructure.<sup>301</sup>

### Art. 92<sup>302</sup>

### Art. 93 Liquidation forcée et concordat après l'annulation de la concession

<sup>1</sup> Lorsque la concession est annulée en vertu de l'art. 8 de la présente loi, la liquidation forcée de l'entreprise ferroviaire a lieu d'après les dispositions de la loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite<sup>303</sup>. En revanche, les biens constitués en gage 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>304</sup> sont réalisés et répartis selon les dispositions de cette loi. En outre, l'art. 15 de cette loi est applicable.<sup>305</sup>

<sup>297</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>298</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>299</sup> RS **745.1**

<sup>300</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>301</sup> Introduit par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<sup>302</sup> Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 1999 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

<sup>303</sup> RS **281.1**

<sup>304</sup> RS **742.211**

<sup>305</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

<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>306</sup>

**Art. 95**<sup>307</sup> Application de la législation ferroviaire à d'autres entreprises

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** 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>308</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>309</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'État à l'administration de ces dernières<sup>310</sup>.
4. La loi fédérale du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer<sup>311</sup>.
5. La loi fédérale du 21 décembre 1899 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires<sup>312</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>313</sup>.
7. L'art. 111, let. c à e de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943<sup>314</sup>.

<sup>306</sup> Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>307</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>308</sup> [RS 7 3; RO 1949 I 569 art. 55 let. b]

<sup>309</sup> [RS 8 597]

<sup>310</sup> [RS 7 219]

<sup>311</sup> [RS 7 222]

<sup>312</sup> [RS 7 118; RO 1949 500 art. 55 let. c 1997 2465 appendice ch. 17. RO 1998 2835 ch. II al. 1]

<sup>313</sup> [RS 7 987]

<sup>314</sup> [RS 3 521]

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>315</sup>.
9. L'art. 17, al. 1, de la loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus<sup>316</sup>.
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>317</sup>.
11. L'arrêté fédéral du 14 décembre 1921 concernant le calcul du produit net des chemins de fer privés<sup>318</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>319</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>320</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>321</sup> sur l'aide aux entreprises privées de chemins de fer et de navigation.
15. La loi fédérale du 21 décembre 1949<sup>322</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>323</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>324</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>325</sup>.

<sup>3</sup> ...<sup>326</sup>

<sup>315</sup> [RS 7 27; RO 1958 341 art. 96 al. 1 ch. 8 et al. 3, 1986 1974 art. 53 ch. 5, 2010 1881 annexe I ch. II 23. RO 2011 3961 art. 11 al. 1]

<sup>316</sup> RS 744.21

<sup>317</sup> [RS 7 31]

<sup>318</sup> [RS 7 236; RO 1958 341 art. 96 al. 1 ch. 11. RO 2003 210 ch. I 13]

<sup>319</sup> [RS 7 393]

<sup>320</sup> [RS 7 243]

<sup>321</sup> [RS 7 248; RO 1950 I 367 art. 1 et 2]

<sup>322</sup> [RO 1950 I 367]

<sup>323</sup> [RS 7 242]

<sup>324</sup> [RS 7 246]

<sup>325</sup> [RS 7 247]

<sup>326</sup> La mod. peut être consultée au RO 1958 341.

**Art. 96a**<sup>327</sup> Disposition transitoire relative à la modification du 17 mars 2017  
Jusqu'à fin 2018, l'apport des cantons au fonds d'infrastructure ferroviaire est de 500 millions de francs par an.

**Art. 97** Entrée en vigueur et exécution

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>328</sup>

Date de l'entrée en vigueur: 1<sup>er</sup> juillet 1958<sup>329</sup>

<sup>327</sup> Introduit par le ch. I 6 de la LF du 17 mars 2017 sur le programme de stabilisation 2017-2019, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janv. 2018 (RO **2017** 5205; FF **2016** 4519).

<sup>328</sup> 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).

<sup>329</sup> ACF du 24 juin 1958

### **Dispositions transitoires de la modification du 24 mars 1995<sup>330</sup>**

### **Dispositions finales de la modification du 20 mars 1998<sup>331</sup>**

### **Dispositions finales de la modification du 18 juin 1999<sup>332</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>333</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.

### **Disposition transitoire de la modification du 20 mars 2009<sup>334</sup>**

L'infrastructure ferroviaire des CFF à la date de l'entrée en vigueur du ch. 13 de la loi du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer<sup>2335</sup> (révision des actes normatifs relatifs aux transports publics) est soumise au régime de la concession jusqu'au 31 décembre 2020. Toutes les modifications et tous les renouvellements sont régis par les dispositions de la présente loi.

### **Disposition transitoire relative à la modification du 16 mars 2012<sup>336</sup>**

Le Conseil fédéral fixe la date jusqu'à laquelle une entreprise peut prouver qu'un sous-système au sens de l'art. 23c répond aux exigences essentielles d'une autre manière que par des attestations de conformité délivrées par des services d'évaluation de la conformité.

### **Dispositions transitoires de la modification du 28 septembre 2018<sup>337</sup>**

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe la date à laquelle le service d'attribution des sillons acquiert une personnalité juridique propre. Il définit les droits, les obligations et les valeurs qui

<sup>330</sup> RO 1995 3680; FF 1994 I 485. Abrogées par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>331</sup> RO 1998 2835; FF 1997 I 853 Abrogées par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

<sup>332</sup> RO 1999 3071; FF 1998 2221

<sup>333</sup> [RO 1991 1319]

<sup>334</sup> RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517

<sup>335</sup> RO 2009 5597

<sup>336</sup> RO 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 857

<sup>337</sup> RO 2020 1889; FF 2016 8399

sont confiés au service d'attribution des sillons et approuve l'inventaire afférent. Il fixe la date de l'entrée en vigueur des effets juridiques et approuve le bilan d'ouverture.

<sup>2</sup> Le service d'attribution des sillons peut convenir avec le service précédemment chargé de l'attribution des sillons de la reprise du patrimoine de celui-ci. Le transfert et les inscriptions nécessaires dans les registres ne sont ni imposables ni soumis à émolument; les dispositions de la loi du 3 octobre 2003 sur la fusion<sup>338</sup> sont applicables dans la mesure où elles concernent le transfert de patrimoine.

<sup>3</sup> L'AFF peut accorder au service d'attribution des sillons des prêts conformément à l'art. 9r, al. 2, en vue de sa mise en place.

<sup>4</sup> Les personnes dont les rapports de travail sont transférés conformément à l'art. 333 du code des obligations<sup>339</sup> du service précédemment chargé de l'attribution des sillons au service d'attribution des sillons reçoivent des contrats de travail de droit public. Elles ne peuvent faire valoir aucun droit au maintien d'une fonction ou au maintien dans une unité organisationnelle. Elles ne peuvent pas être soumises à une période d'essai.

<sup>5</sup> Le service d'attribution des sillons est l'employeur compétent pour les bénéficiaires de rentes qui satisfont aux conditions suivantes:

- a. ils sont employés par le service précédemment chargé de l'attribution des sillons;
- b. le versement par PUBLICA de leurs rentes de vieillesse, de survivants ou d'invalidité provenant de la prévoyance professionnelle a commencé avant l'entrée en vigueur de la modification du 28 septembre 2018.

<sup>6</sup> Il est également réputé être l'employeur compétent lorsqu'une rente d'invalidité débute après l'entrée en vigueur de la modification du 28 septembre 2018 mais que l'incapacité de travail donnant droit à la rente d'invalidité est survenue à une date antérieure.

<sup>7</sup> Le Conseil fédéral peut obliger les services qui ont accompli jusqu'ici les tâches pour lesquelles le service d'attribution des sillons est nouvellement compétent à remettre audit service leurs documents, données et logiciels.

<sup>8</sup> Il prend toutes les mesures requises pour le transfert et édicte des dispositions à ce sujet.

<sup>338</sup> RS 221.301

<sup>339</sup> RS 220

*Annexe*<sup>340</sup>

<sup>340</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; FF **1998** 2221). Abrogée par l'annexe ch. 2 de la LF du 26 sept. 2014, avec effet au 1<sup>er</sup> janv. 2016 (RO **2015** 3205; FF **2013** 6441).