

Ordonnance
sur le transport de marchandises par
des entreprises de chemin de fer et de navigation
(Ordonnance sur le transport de marchandises, OTM)

du 25 mai 2016 (État le 1^{er} janvier 2025)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 2, al. 3, 5, al. 1, 6, al. 2, 14, al. 3, 18, al. 4, 19, al. 4, 20, al. 3, 21, al. 4, 22, al. 1, et 25 de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)¹,
vu l'art. 38 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)²,
vu les art. 8, al. 1, et 9 de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)^{3,4}

arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet

La présente ordonnance régit:

- a. le soutien financier au transport ferroviaire de marchandises et de véhicules routiers accompagnés;
- b. le versement d'aides financières à la construction, à l'extension et au renouvellement d'installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et de voies de raccordement;
- c. la planification, la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement;
- d. les contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires pour le transbordement des marchandises en transport combiné (installations portuaires).

RO 2016 1859

¹ RS 742.41

² RS 725.116.2

³ RS 740.1

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 nov. 2023, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2023 805).

Art. 2 Définitions

On entend par:

- a. *transport combiné*: le transport ferroviaire de conteneurs, de camions, accompagnés ou non, de trains routiers, d'ensembles articulés, de remorques, de semi-remorques et de structures amovibles (caisses mobiles), le transbordement entre le transport routier ou le transport sur le Rhin et le transport ferroviaire se faisant sans changement de contenant (conteneur, semi-remorque, caisse mobile, conteneur universel ou camion) et étant facilité par des équipements et des appareils spéciaux;
- b. *ITTC*: les équipements et les appareils de transbordement fixes, y compris les véhicules qui servent au transbordement de contenants d'un mode de transport à un autre;
- c. *voies de raccordement*: les voies, y compris leurs installations, qui desservent un bâtiment ou un terrain et qui servent exclusivement au transport de marchandises, mais qui ne font partie ni de l'infrastructure conformément à l'art. 62 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁵ ni des chemins de fer;
- d. *dispositif de raccordement*: les dispositifs qui servent au raccordement d'une voie de raccordement à l'infrastructure ferroviaire telles que les aiguilles de raccordement, les aiguilles de protection, les dispositifs de déraillement, les installations de la ligne de contact, de retour du courant de traction et de mise à la terre, ainsi que les signaux, y compris leur intégration à l'installation de sécurité;
- e. *trafic par wagons complets isolés*: le transport ferroviaire de marchandises dans des wagons, isolés ou groupés, avec au moins un mouvement de manœuvre.

Art. 3 Transport de marchandises dangereuses

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

Section 2 Contributions d'investissement**Art. 4** Contributions et prêts

¹ La Confédération verse des contributions d'investissement au titre de la construction, de l'extension ou du renouvellement d'ITTC et de voies de raccordement en Suisse sous forme de contributions à fonds perdus.

² Elle verse les contributions d'investissement au titre de la construction ou de l'extension d'ITTC à l'étranger sous forme de contributions à fonds perdus ou de prêts

⁵ RS 742.101

sans intérêts et remboursables. L'Office fédéral des transports (OFT) définit la répartition des contributions d'investissement en contributions à fonds perdus et en prêts en se fondant sur l'effet que l'investissement aura selon toute vraisemblance sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes.

³ Le bénéficiaire cautionne les prêts sans intérêts et remboursables au moyen d'un droit de gage immobilier ou d'une garantie bancaire. L'OFT peut exiger que les contributions à fonds perdus soient cautionnées par un droit de gage immobilier ou une garantie bancaire.

⁴ La Confédération verse les contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires sous forme de prêts sans intérêts et conditionnellement remboursables.

Art. 5 Conditions

¹ Les contributions d'investissement à une voie de raccordement sont versées uniquement si au moins 12 000 tonnes ou 720 wagons complets sont transportés chaque année sur la voie en question. Seuls sont déterminants les volumes qui ne doivent pas être transportés de toute façon par le rail en vertu de dispositions légales.

² Les contributions d'investissement à une ITTC ou à une installation portuaire sont versées uniquement si au moins 5000 équivalents vingt-pieds (EVP) sont transbordés chaque année entre les moyens de transport.

³ Les contributions d'investissement sont versées uniquement si le requérant:

- a. participe à l'investissement par ses propres ressources;
- b. garantit un accès non discriminatoire;
- c. est une entreprise autonome et propriétaire de l'installation de transbordement, lorsqu'il s'agit d'une ITTC d'importance nationale en matière de politique des transports.

⁴ Pour les petits projets, il peut être dérogé à la condition définie à l'al. 3, let. b; la contribution d'investissement est alors réduite.

Art. 6 Octroi d'un accès non discriminatoire

¹ Les propriétaires et les exploitants des ITTC, des installations portuaires et des voies de raccordement (installations) subventionnées par la Confédération octroient un accès non discriminatoire auxdites installations:

- a. en respectant les mêmes règles que celles qui valent pour des tiers lors de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix pour leur usage propre;
- b. dans des conditions équivalentes, en traitant les tiers de la même manière lors de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et du calcul des prix, que lesdits tiers obtiennent l'accès à l'installation subventionnée par la route, le rail ou la voie fluviale;

- c. en publiant les conditions fondamentales de l'accès, de l'attribution des capacités, de la fourniture de prestations de service et de la procédure ainsi que les prix;
- d. en publiant les prestations de service à proposer et leurs prix (y c. les conditions en matière de rabais ou de conventions-cadre pluriannuelles).

² Les indications visées à l'al. 1, let. c et d, concernant les voies de raccordement sans ITTC doivent sur demande être fournies aux personnes intéressées.

³ Les propriétaires et les exploitants des installations subventionnées par la Confédération garantissent la confidentialité des données de tiers.

Art. 6a⁶ Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transport ferroviaire de marchandises

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

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

Art. 7 Coûts imputables

¹ Les coûts d'établissement des projets, des préparatifs et de la construction des voies de raccordement, frais annexes compris, sont imputables, de même que toutes les dépenses pour l'équipement de technique ferroviaire fixe. En transport combiné, ces coûts sont également imputables dans le périmètre de l'installation de transbordement.

² Les coûts directement liés à l'utilisation d'une installation subventionnée sont intégralement imputables. Si l'utilisation de l'installation requiert des mesures qui fournissent d'autres avantages au requérant ou à des tiers, les coûts ne sont imputables qu'au prorata.

³ Ne sont notamment pas imputables:

- a. les coûts des moyens de traction;
- b. les coûts du dispositif de raccordement;
- c. les indemnités dues aux autorités et aux commissions;

⁶ Introduit par le ch. I 6 de l'O du 13 mai 2020 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2020 (RO 2020 1915).

- d. les coûts de capital, les coûts d'acquisition et de rémunération de crédits de construction ainsi que les coûts de garantie des aides financières et de couverture du risque de change;
- e. l'entretien des ITTC et des voies de raccordement;
- f. le démantèlement sans remplacement de branchements et de sections de voie;
- g. les coûts des équipements de transbordement afférents aux voies de raccordement;
- h. les coûts des parties de l'installation qui servent à fournir une prestation complémentaire telles que les ponts-bascules ferroviaires ou les installations de lavage de conteneurs.

⁴ Dans des cas isolés motivés, les coûts d'acquisition du terrain destiné à une ITTC peuvent être imputables.

⁵ Si le total des coûts ou certains éléments de coûts dépassent la mesure usuelle pour une installation comparable, l'OFT peut abaisser le montant des coûts imputables. Il définit les limites supérieures pour chaque élément de coûts des ITTC et des voies de raccordement.

⁶ L'OFT fixe le montant des coûts imputables au cas par cas.

Art. 8 Calcul

¹ La contribution d'investissement de la Confédération est de:

- a. 80 % au plus des coûts imputables pour les ITTC d'importance nationale en matière de politique des transports;
- b. 60 % au plus des coûts imputables pour les voies de raccordement et pour les ITTC qui ne sont pas d'importance nationale en matière de politique des transports;
- c. 50 % au plus des coûts imputables pour les installations portuaires.

² L'OFT fixe au cas par cas le montant de la contribution d'investissement sur la base des critères visés à l'art. 8, al. 3, LTM.

³ Les montants maximaux visés à l'al. 1 ne peuvent être alloués que si l'installation:

- a. satisfait à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises visée à l'art. 3 LTM;
- b. fait état d'une haute efficacité des subventions;
- c. contribue à l'élimination de goulets d'étranglement;
- d. contribue à la couverture du besoin de capacité en transport combiné ou en transport par wagons complets;
- e. est raccordée de manière optimale à l'infrastructure ferroviaire, portuaire ou routière;
- f. entraîne une réduction de la consommation d'énergie du transport de marchandises et un déroulement écologique de ce transport.

⁴ S'il résulte de l'investissement un avantage pour des tiers, l'OFT évalue l'utilité financière que ceux-ci en tirent et réduit d'autant les contributions fédérales d'investissement.

⁵ Il n'est pas versé de contribution inférieure à 30 000 francs.

Art. 9 Ordre de priorité

Lorsque, selon toute vraisemblance, les fonds disponibles ne suffisent pas pour tenir compte de toutes les demandes, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) classe les projets selon l'ordre de priorité suivant:

- a. contribution au transfert du transport lourd de marchandises à travers les Alpes;
- b. besoin attesté conformément à la conception relative au transport ferroviaire de marchandises visée à l'art. 3 LTM;
- c. autres projets.

Art. 10 Demande

¹ La demande de contributions d'investissement doit être présentée à l'OFT.

² Dans la mesure où un projet concerne une ITTC et une voie de raccordement, ces dernières sont considérées comme des objets sectoriels pour lesquels une demande commune doit être présentée.

³ Pour les projets dont le volume d'investissement maximal est de cinq millions de francs, la demande doit contenir les documents suivants:

- a. le cas échéant, l'autorisation de construire;
- b. le devis;
- c. des indications sur les contributions allouées par des cantons ou des tiers ainsi que sur d'autres prestations des pouvoirs publics;
- d. une estimation du volume à transporter;
- e. un plan de situation.

⁴ Pour les projets dont le volume d'investissement dépasse cinq millions de francs, la demande doit contenir les documents suivants:

- a. les documents visés à l'al. 3, let. b à e;
- b. le plan d'affectation;
- c. une vue d'ensemble des coûts et recettes attendus de l'exploitation de l'installation;
- d. une estimation de la capacité de l'installation;
- e. des indications sur le raccordement ferroviaire planifié;
- f. pour les ITTC et les installations portuaires: le raccordement routier planifié.

⁵ Au besoin, l'OFT peut demander des documents supplémentaires.

Art. 11 Allocation

¹ L'OFT alloue les contributions d'investissement par voie de décision. Il y fixe notamment le taux de la contribution, les coûts imputables et le montant maximal de l'aide financière.

² Lorsque les contributions d'investissement sont supérieures à cinq millions de francs, il décide de l'allocation en accord avec l'Administration fédérale des finances (AFF).

³ En règle générale, le délai fixé pour le début des travaux est de trois ans à compter de l'entrée en force de la décision d'allocation. L'allocation de contribution est caduque si le requérant ne commence pas les travaux de construction dans le délai fixé. Dans des cas motivés, l'OFT peut prolonger le délai de deux ans au plus.

⁴ Une fois les travaux de construction commencés, il n'est plus alloué de contribution d'investissement sauf si l'OFT a approuvé un début anticipé des travaux après réception de la demande d'aide financière.

Art. 12 Versement

¹ L'OFT procède au versement des contributions d'investissement après avoir contrôlé le décompte final.

² Sur demande, des acomptes jusqu'à concurrence de 80 % des contributions d'investissement peuvent être versés en fonction de l'avancement des travaux et des dépenses effectives.

Art. 13 Exigibilité

Le versement des contributions d'investissement est exigible six mois après remise du décompte final à l'OFT.

Art. 14 Remboursement

¹ L'OFT exige le remboursement intégral des contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est pas utilisée dans un délai de cinq ans après l'obtention de l'aide financière.

² Il exige le remboursement proportionnel des contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est définitivement plus utilisée ou si le nombre des transbordements ou le volume à transporter convenu n'est pas atteint. Le montant remboursable est abaissé compte tenu d'une durée de vie de l'installation de 20 ans et du nombre de transbordements ou du volume transporté effectifs.

³ L'OFT exige le remboursement complet ou partiel des contributions d'investissement si l'installation subventionnée n'est pas mise à disposition de manière non discriminatoire.

⁴ Dans les cas de rigueur, il peut, en accord avec l’AFF, renoncer entièrement ou partiellement au remboursement.

⁵ Les remboursements sont affectés aux besoins du trafic routier. Leur utilisation est régie par l’art. 3 LUMin.

Section 3 Contributions d’exploitation

Art. 15 Transport combiné à travers les Alpes

¹ En transport combiné non accompagné à travers les Alpes sur des distances de plus de 600 kilomètres et en transport combiné accompagné à travers les Alpes, la Confédération indemnise les entreprises de transport ferroviaire et les tiers pour les coûts non couverts des offres qu’elle a commandées et qui ont été effectivement fournies.⁷

² L’OFT fixe les échéances des différentes phases de la procédure de commande et des taux maximaux de contribution.

^{2bis} En transport combiné non accompagné à travers les Alpes sur des distances de moins de 600 kilomètres, la Confédération peut verser une indemnité forfaitaire par envoi. Cette indemnité est plus élevée que celle par envoi sur des distances de plus de 600 kilomètres. L’OFT fixe le montant de l’indemnité par envoi.⁸

³ Les entreprises de transport ferroviaire et les tiers qui font valoir leur droit à des contributions d’exploitation présentent chaque année une offre à l’OFT.

⁴ L’offre doit notamment contenir les indications suivantes:

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

⁵ L’OFT peut fixer une période de plusieurs années pour la procédure de commande de prestations au titre du transport de camions accompagnés.

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

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l’O du 29 nov. 2023, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2023 805).

⁸ Introduit par le ch. I de l’O du 29 nov. 2023, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2023 805).

Art. 16 Participation fédérale aux commandes des cantons

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

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

² Lorsqu'un canton commande une offre sur le réseau des chemins de fer à voie étroite, les contributions d'exploitation de la Confédération peuvent être augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 3 de l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)^{9,10}

³ L'OFT conclut, conjointement avec le canton, une convention avec le prestataire.

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

¹ Lorsque de nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises permettent de délester le réseau routier suisse, la Confédération peut les encourager, sur demande, durant trois ans au plus jusqu'à ce qu'elles puissent être autofinancées.

² L'encouragement de l'augmentation des volumes pour des motifs purement conjoncturels est exclu.

³ Le requérant présente à l'OFT un projet d'offre et un calcul de rentabilité pour les cinq premières années d'exploitation. Il y expose comment il entend fournir les prestations de manière autofinancée après trois ans au plus.

⁴ La contribution d'exploitation de la Confédération à la nouvelle offre est fonction du déficit attendu au cours des trois premières années d'exploitation; elle ne doit toutefois pas dépasser 50 % des coûts liés à l'offre.

⁵ Si les volumes transportés annuellement au moyen de la nouvelle offre sont inférieurs de plus de 20 % aux volumes indiqués dans la demande, la Confédération peut abaisser sa contribution d'exploitation ou en exiger le remboursement partiel. Le droit aux contributions d'exploitation est caduc si la nouvelle offre est supprimée prématurément.

⁹ RS 745.16

¹⁰ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 3 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

Art. 18 Fin du versement des contributions d'exploitation et des indemnités¹¹

¹ La Confédération verse des contributions d'exploitation et des indemnités pour les prestations de transport combiné non accompagné à travers les Alpes jusqu'à fin 2030.¹²

² Elle peut participer jusqu'à fin 2027 aux commandes cantonales de transport de marchandises sur les réseaux à voie étroite et normale.¹³

³ Elle peut encourager de nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises jusqu'à fin 2027 au plus tard.

Section 4
Contributions d'investissement pour des innovations techniques
en matière de transport ferroviaire de marchandises

Art. 19 Conditions

Des contributions d'investissement peuvent être allouées au titre d'innovations techniques en matière de transport ferroviaire de marchandises si elles permettent:

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

Art. 20 Coûts imputables

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

² Ne sont pas imputables les coûts:

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

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 nov. 2023, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2023 805).

¹² Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 nov. 2023, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2023 805).

¹³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 13 nov. 2019, en vigueur depuis le 1^{er} fév. 2020 (RO 2019 4379).

Art. 21 Demande

¹ La demande de contribution d'investissement doit être présentée à l'OFT.

² Elle doit contenir les documents suivants:

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

³ L'OFT statue sur la demande après avoir entendu la branche.

⁴ Au besoin, il peut demander des documents supplémentaires.

Art. 22 Allocation

¹ L'OFT alloue les contributions d'investissement par voie de décision. Il y fixe notamment le taux de la contribution, les coûts imputables et le montant maximal de l'aide financière.

² Le taux de la contribution fédérale peut atteindre, compte tenu des intérêts propres du requérant, au plus 60 % des coûts imputables.

³ Les projets pour lesquels les pouvoirs publics ont déjà alloué des contributions en vertu d'autres bases légales ne bénéficient pas de contributions d'investissement en vertu de l'art. 10 LTM.

Art. 23 Rapport

¹ Le requérant adresse un rapport à l'OFT sur la mise en œuvre de l'innovation technique, les résultats pratiques et l'utilité effective pour le transport ferroviaire de marchandises.

² Le contenu du rapport n'est pas considéré comme un secret professionnel, d'affaires ou de fabrication au sens de la loi du 17 décembre 2004 sur la transparence¹⁴.

¹⁴ RS 152.3

Section 5

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

Art. 24

¹ Lorsque la Confédération verse des contributions d'investissement ou d'exploitation pour encourager le transport de véhicules routiers accompagnés (chargement des automobiles), les contributions d'investissement sont allouées en tant que prêt sans intérêt remboursable, ou à fonds perdus.

² La procédure de commande et de demande de contribution d'exploitation est régie par les art. 30 à 32 et 36 à 41 OITRV^{15,16}

Section 6

Octroi du raccordement, planification et construction de voies de raccordement

Art. 25 Octroi du raccordement

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

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

Art. 26 Contrat de raccordement

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

Art. 27 Modification, fermeture temporaire et démantèlement du dispositif de raccordement

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

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

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

¹⁵ RS 745.16

¹⁶ Nouvelle teneur selon l'annexe 4 ch. II 3 de l'O du 16 oct. 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 609).

Art. 28 Prise en charge des coûts des dispositifs de raccordement

¹ Le gestionnaire d'infrastructure ne participe aux coûts d'investissement de la construction de nouveaux dispositifs de raccordement que si les conditions définies à l'art. 5, al. 1 et 2, sont remplies.

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

³ Le raccordé participe aux coûts supportés par le gestionnaire d'infrastructure du fait du démantèlement d'un dispositif de raccordement si les volumes de transport fixés à l'art. 5 ou convenus par contrat ne sont pas atteints.

Art. 29 Principes de planification et de construction

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

² Les dispositions sur l'interopérabilité ne sont pas applicables.

Art. 30 Autorisation de construire; vérification de l'OFT

¹ Les demandes d'autorisation de construire, de modifier ou de démanteler des voies de raccordement sont soumises à une vérification de l'OFT conformément à l'art. 13, al. 2, LTM. Les demandes d'autorisation de construire qui portent sur des constructions et des installations situées sur ou sous des voies de raccordement ou à proximité de celles-ci sont également soumises à cette vérification, dans la mesure où lesdites constructions ou installations pourraient entraver la sécurité de l'exploitation des voies de raccordement.

² Ne sont pas soumises à cette vérification les demandes d'autorisation de construire qui portent sur les constructions et les installations visées à l'art. 1a de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)¹⁷.

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

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

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

¹⁷ RS 742.142.1

Section 7 Exploitation et maintenance des voies de raccordement

Art. 31 Sécurité

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

² L'exploitation des voies de raccordement ne requiert ni agrément de sécurité, ni certificat de sécurité, ni système de gestion de la sécurité.¹⁸

Art. 32 Autorisation d'exploiter

¹ La demande d'octroi d'une autorisation d'exploiter doit être présentée à l'OFT au plus tard trois mois avant la mise en service prévue des voies de raccordement. Les documents à présenter sont régis par l'art. 8 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)¹⁹.

² L'OFT peut retirer l'autorisation lorsqu'une exploitation sûre des voies de raccordement n'est plus garantie, en particulier du fait d'un entretien défectueux.

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

Art. 33 Prescriptions d'exploitation

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

² Ils y prescrivent notamment le port de l'équipement personnel de protection ainsi que les mesures à prendre en cas d'événement conformément aux art. 15 et 16 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports²⁰.

³ Les raccordés qui exécutent eux-mêmes des courses édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires à une exploitation sûre sur la voie de raccordement.

⁴ Les raccordés mettent leurs prescriptions d'exploitation suffisamment tôt, mais au plus tard trois mois avant la mise en vigueur prévue, à la disposition de l'OFT en vue de son activité de surveillance. Les prescriptions d'exploitation qui dérogent aux prescriptions de circulation des trains édictées par l'OFT en vertu de l'art. 17, al. 3, LCdF²¹ doivent être présentées à l'OFT pour approbation au plus tard trois mois avant la mise en vigueur prévue.

¹⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 10 avr. 2024, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2024 (RO 2024 183).

¹⁹ RS 742.141.1

²⁰ RS 742.161

²¹ RS 742.101

Art. 34 Personnel

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

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

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

⁴ Les personnes qui conduisent des véhicules moteurs ou exercent des activités déterminantes pour la sécurité sur les voies de raccordement sont soumises aux dispositions d'exécution, édictées par le DETEC, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire²².

Art. 35 Véhicules

¹ Les véhicules qui circulent uniquement sur des voies de raccordement sont soumis aux dispositions d'exécution édictées par le DETEC en vertu de l'art. 81 OCF²³.

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

Section 8**Dérogations aux prescriptions sur la construction, l'exploitation et la maintenance des voies de raccordement****Art. 36**

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

² Il peut, dans des cas particuliers, autoriser des dérogations aux dispositions relatives à la technique, à l'exploitation ou à la sécurité lorsque le requérant prouve:

- a. que le même degré de sécurité est garanti, ou
- b. qu'il n'en résulte pas de risque inacceptable et que toutes les mesures proportionnées visant à réduire les risques sont prises.

²² RS 742.141.2

²³ RS 742.141.1

Section 9

Responsabilité et assurance responsabilité civile concernant les voies de raccordement

Art. 37 Responsabilité

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

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

³ En ce qui concerne les installations électriques, le raccordé est considéré comme l'exploitant conformément à l'art. 46 OCF²⁴.

Art. 38 Assurance responsabilité civile

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

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

Section 10 Surveillance des voies de raccordement

Art. 39

¹ Dans le cadre de son activité de surveillance visée à l'art. 22, al. 1 et 2, LTM, l'OFT tient une liste des voies de raccordement. Il édicte une directive concernant cette liste, notamment sur les indications que les raccordés doivent fournir.

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

³ Il peut déléguer des activités de surveillance à des tiers.

²⁴ RS 742.141.1

Section 11 Dispositions finales

Art. 40 Abrogation et modification d'autres actes

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

Art. 41 Dispositions transitoires: autorisations de construire, contributions d'investissement, décisions d'allouer une contribution

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

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

³ Les décisions d'allouer une contribution existant à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance conservent leur validité selon l'ancien droit, à moins que des allocations soient révoquées ou que le remboursement de contributions d'investissement soit exigé en vertu du nouveau droit.

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

Art. 42 Dispositions transitoires: contributions d'exploitation en transport ferroviaire de marchandises ne traversant pas les Alpes

¹ La Confédération indemnise les entreprises de transport ferroviaire et les tiers des coûts non couverts qui découlent des offres qu'elle a commandées sur la base de conventions conclues selon l'ancien droit conformément à l'art. 27, al. 1, LTM et qui ont effectivement été fournies.

² La procédure de commande et l'offre sont régies par l'art. 15, al. 2 à 4 et 6.

Art. 43 Dispositions transitoires: contrats de raccordement

Les contrats de raccordement existants doivent être adaptés dans les trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Art. 44 Entrée en vigueur

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} juillet 2016, sous réserve de l'al. 2.

² L'art. 7, al. 3, let. b, et le ch. II, al. 2, de l'annexe entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Annexe
(art. 40)

Abrogation et modification d'autres actes

I

Sont abrogées:

1. l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises²⁵;
2. l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement²⁶;
3. l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de marchandises²⁷.

II

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

...²⁸

²⁵ [RO 2009 5953]

²⁶ [RO 1992 573, 1994 10 ch. I 4, 2000 741 art. 10 ch. 3, 2009 6013]

²⁷ [RO 2009 6025, 2012 6541 annexe 3 ch. II 1]

²⁸ Les mod. peuvent être consultées au RO 2016 1859.