

**Loi fédérale
sur le transfert de la route au rail du transport lourd de
marchandises à travers les Alpes
(Loi sur le transfert du transport de marchandises, LTTM)**

du 19 décembre 2008 (Etat le 1^{er} janvier 2010)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 84 de la Constitution¹,

vu l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route²,
vu le message du Conseil fédéral du 8 juin 2007³,

arrête:

Art. 1 But

¹ Afin de protéger les régions alpines, il y a lieu de transférer de la route au rail le transport lourd de marchandises à travers les Alpes conformément au principe du développement durable.

² Dans le cadre du transport lourd de marchandises à travers les Alpes, les rapports entre les divers moyens de transport doivent être équilibrés sur le plan écologique et conformes aux besoins de l'économie.

Art. 2 Champ d'application

La présente loi s'applique à tous les modes de transport, pour autant qu'ils aient une influence sur le transport lourd de marchandises à travers les Alpes.

Art. 3 Objectif du transfert

¹ Pour le transport lourd de marchandises à travers les Alpes par les routes de transit (art. 2 de la LF du 17 juin 1994 sur le transit routier dans la région alpine⁴), l'objectif est de ne pas dépasser 650 000 courses annuelles.

² Cet objectif doit être atteint au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard.

³ L'objectif doit être respecté de manière durable et ne peut être dépassé que certaines années en raison du développement particulièrement intense de l'économie et des transports.

RO 2009 5949

¹ RS 101

² RS 0.740.72

³ FF 2007 4147

⁴ RS 725.14

⁴ A titre d'objectif intermédiaire, le nombre de courses annuelles ne devra pas dépasser un million à partir de 2011.

Art. 4 Evaluation et gestion du processus de transfert

¹ Le Conseil fédéral évalue régulièrement l'efficacité de la présente loi et prend à temps toutes les mesures relevant de sa compétence qui sont nécessaires pour atteindre le but fixé et l'objectif du transfert.

² Il rend compte tous les deux ans de son action à l'Assemblée fédérale dans un rapport. Ce dernier comprend des propositions portant sur les objectifs intermédiaires et sur les mesures à prendre.

³ Les mesures doivent être proportionnées, durablement conformes aux exigences du marché et ne pas avoir d'effets discriminatoires.

Art. 5 Augmentation temporaire de la redevance globale sur le transit alpin

¹ Pour la course d'un véhicule routier lourd à travers les Alpes, le Conseil fédéral peut augmenter le montant maximal de la redevance globale sur le transit alpin de 12,5 % au plus pendant six mois si le taux d'utilisation des capacités de transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes est inférieur à 66 % pendant dix semaines malgré les prix compétitifs pratiqués par les entreprises de transport ferroviaire.

² Il peut prolonger une fois de six mois la durée de validité de l'augmentation du montant maximal.

³ Il ne peut augmenter le montant maximal qu'une seule fois dans les cinq ans suivant une augmentation, mais au plus tôt:

- a. douze mois après l'expiration d'une durée de validité de six mois;
- b. 18 mois après l'expiration d'une durée de validité de douze mois.

Art. 6 Bourse du transit alpin

¹ Le Conseil fédéral peut conclure des traités internationaux relatifs à la Bourse du transit alpin créée en coordination avec des pays étrangers. Il soumet à l'Assemblée fédérale un projet d'acte et y joint un message pour la mise en œuvre.

² Ces traités et d'éventuels autres accords sont propres à atteindre le but fixé et l'objectif du transfert. Tout assouplissement de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit ou toute hausse du poids maximal autorisé pour les véhicules motorisés sont notamment exclus.

³ Dans le cadre de la Bourse du transit alpin, des droits autorisant les courses de véhicules routiers lourds à travers les Alpes (droits de passage) sont mis aux enchères de manière non discriminatoire, selon les principes de l'économie de marché.

⁴ Après la mise en place de la Bourse du transit alpin, seuls les véhicules routiers lourds et leurs remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger qui bénéficient d'un droit de passage peuvent traverser les Alpes sur les routes de transit.

⁵ Le Conseil fédéral fixe le nombre de droits de passage mis aux enchères chaque année. Pour ce faire, il se tient à l'objectif du transfert.

⁶ Le Conseil fédéral prévoit des exceptions notamment dans l'intérêt du transport lourd de marchandises à travers les régions des Alpes.

Art. 7 Utilisation du produit net de la Bourse du transit alpin

Le produit net de la Bourse du transit alpin sert notamment à financer des mesures permettant d'atteindre l'objectif du transfert.

Art. 8 Promotion du transport ferroviaire de marchandises

¹ Afin que l'objectif du transfert soit atteint, la Confédération peut adopter des mesures de promotion. Elle encouragera en premier lieu le trafic combiné non accompagné sur grandes distances. Ces mesures ne doivent pas avoir d'effets discriminatoires sur les entreprises suisses ou étrangères pratiquant le transport de marchandises.

² Le montant moyen des indemnités accordées par envoi transporté doit diminuer chaque année.

³ La promotion du trafic combiné accompagné (chaussée roulante) ne doit être réalisée qu'en complément de celle du trafic combiné non accompagné.

Art. 9 Exécution

Le Conseil fédéral règle les modalités d'exécution de la présente loi. Il peut déléguer aux cantons ou à des organisations privées l'ensemble ou une partie de la gestion de la Bourse du transit alpin.

Art. 10 Abrogation du droit en vigueur

La loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic⁵ est abrogée.

Art. 11 Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Date de l'entrée en vigueur: 1^{er} janvier 2010⁶

⁵ [RO 2000 2864]

⁶ ACF du 4 nov. 2009 (RO 2009 5952).

