

**Loi fédérale
sur le transport de marchandises par des entreprises
de chemin de fer ou de navigation
(Loi sur le transport de marchandises, LTM)**

du 25 septembre 2015 (Etat le 26 septembre 2020)

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les art. 81a, 87 et 122, al. 1, de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du 30 avril 2014²,
arrête:*

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente loi règle le transport de marchandises par des entreprises ferroviaires ainsi que la construction et l'exploitation d'installations de transbordement dédiées au transport combiné (ITTC) et de voies de raccordement.

² Elle s'applique par analogie au transport de marchandises par des entreprises de transport à câbles ou de navigation.

Art. 2 Principes et buts

¹ La Confédération crée les conditions-cadres qui permettent:

- a. un développement durable du transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (transport de marchandises);
- b. une interaction efficace avec les autres modes de transport;
- c. la construction et l'exploitation d'ITTC et de voies de raccordement appropriées ainsi que leur liaison optimale à l'infrastructure ferroviaire, routière et portuaire;
- d. un accès non discriminatoire aux ITTC et aux voies de raccordement.

² Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être autofinancées. La Confédération peut toutefois:

- a. participer aux commandes d'offres des cantons;
- b. encourager le développement de nouvelles offres.

RO 2016 1845

¹ RS 101

² FF 2014 3687

³ Le Conseil fédéral peut, dans le respect des normes reconnues sur le plan international, fixer des exigences en matière de qualité du transport de marchandises et régler les conséquences du non-respect de ces exigences.

Art. 3 Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

¹ Le Conseil fédéral élabore une conception relative au transport ferroviaire de marchandises, au sens de l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire³.

² Il y fixe les bases du développement:

- a. des gares de triage et des installations visées à l'art. 62, al. 1, let. e, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁴;
- b. des installations publiques de chargement visées à l'art. 62, al. 1, let. f, LCdF;
- c. des ITTC;
- d. des voies de raccordement;
- e. d'autres équipements importants pour le transport ferroviaire de marchandises.

³ Le Conseil fédéral aligne la conception sur le développement des infrastructures ferroviaire, routière et portuaire, le plan sectoriel des transports, les autres plans sectoriels fédéraux et les plans directeurs cantonaux.

⁴ Il associe suffisamment tôt les cantons et les acteurs concernés à l'élaboration de la conception.

Art. 3a⁵ Lignes directrices communes

¹ Les acteurs du transport ferroviaire de marchandises peuvent établir des lignes directrices communes afin d'atteindre les objectifs fixés par la présente loi. Ces lignes directrices peuvent notamment porter sur:

- a. des innovations techniques;
- b. des mesures d'amélioration de l'efficacité dans les processus de production;
- c. des mesures visant une meilleure intégration du transport ferroviaire de marchandises dans le secteur de la logistique.

² L'élaboration de ces lignes directrices est encadrée de manière appropriée par l'Office fédéral des transports.

³ RS 700

⁴ RS 742.101

⁵ Introduit par le ch. I 6 de la LF du 28 sept. 2018 sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2020 (RO 2020 1889; FF 2016 8399).

Art. 4 Expropriation

Le droit d'expropriation prévu par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation⁶ peut être exercé pour la construction d'ITTC ou de voies de raccordement.

Art. 5 Transport de marchandises dangereuses

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses.

² Il édicte notamment des prescriptions concernant:

- a. la procédure de vérification de la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles;
- b. la procédure de reconnaissance des services indépendants chargés d'effectuer les évaluations de conformité.

Art. 6 Transports dans le cadre de la coopération nationale pour la sécurité

¹ Dans le cadre de la coopération nationale pour la sécurité visée à l'art. 119 de la loi du 3 février 1995 sur l'armée⁷, les entreprises sont tenues d'effectuer en priorité les transports en faveur de la Confédération et des cantons.

² Le Conseil fédéral règle les modalités. Il peut prévoir d'exempter provisoirement une entreprise de l'obligation de transporter si elle fait face à des difficultés d'exploitation particulières.

Art. 7 Responsabilité extracontractuelle

La responsabilité extracontractuelle des entreprises est régie par les art. 40b à 40f LCdF⁸.

Section 2 Encouragement financier**Art. 8** Contributions d'investissement

¹ La Confédération peut verser des contributions d'investissement pour la construction et l'extension et la réfection d'ITTC et de voies de raccordement.

² La contribution d'investissement de la Confédération est limitée à 60 % des coûts imputables. Dans le cas de projets revêtant une importance nationale en matière de politique des transports, elle peut être portée à 80 % au plus.

³ Les décisions concernant l'allocation et le calcul des contributions sont prises à la lumière des objectifs poursuivis en matière de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement, de critères économiques, des avantages de tiers et notamment de la conception visée à l'art. 3.

6 RS 711

7 RS 510.10

8 RS 742.101

⁴ La Confédération peut allouer, outre des contributions d'investissement à fonds perdu, des prêts remboursables pour la construction et l'extension d'ITTC à l'étranger.

⁵ L'octroi de contribution est soumis à certaines conditions; ceci doit notamment garantir un accès non discriminatoire aux installations.

⁶ La Confédération peut en outre allouer des contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires pour le transbordement des marchandises en transport combiné. Ces contributions sont limitées à 50% des coûts imputables.

⁷ L'Assemblée fédérale décide par arrêté fédéral de l'allocation des crédits-cadres pluriannuels nécessaires aux contributions d'investissement.

Art. 9 Contributions d'exploitation

¹ Si un canton commande une offre de transport ferroviaire de marchandises, la Confédération peut participer à la commande. L'aide financière fédérale ne doit pas dépasser le montant de la contribution cantonale. Les contributions d'exploitation pour le trafic marchandises ferroviaire sur le réseau des chemins de fer à voie étroite sont exclues du plafond fixé pour la contribution fédérale.

² La Confédération peut encourager de nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises jusqu'à ce qu'elles puissent être autofinancées, mais pour une durée maximale de trois ans.

Art. 9a⁹ Contributions destinées à atténuer les effets de la crise du COVID-19

¹ En 2020 et en 2021, la Confédération peut verser des contributions aux entreprises afin d'atténuer les effets de la crise du COVID-19 sur le transport ferroviaire de marchandises.

² Les aides financières de la Confédération présupposent que:

- a. les pertes financières dues au COVID-19 dépassent le bénéfice net généré par l'entreprise au cours des exercices 2017 à 2019, déduction faite de toutes les réserves;
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020 et 2021.

Art. 10 Innovations techniques

La Confédération peut encourager l'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises.

⁹ Introduit par le ch. I 3 de la LF du 25 sept. 2020 sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19, en vigueur du 26 sept. 2020 au 31 déc. 2021 (RO 2020 3825; FF 2020 6493).

Section 3 Construction et exploitation d'ITTC

Art. 11

¹ La construction et la modification d'ITTC qui revêtent une importance nationale sur le plan de la politique des transports sont régies par la LCdF¹⁰.

² La Confédération définit, dans la conception visée à l'art. 3, les ITTC qui revêtent une importance nationale sur le plan de la politique des transports.

Section 4 Construction et exploitation de voies de raccordement

Art. 12 Desserte

Les cantons et les communes prennent les mesures d'aménagement du territoire qui sont nécessaires pour assurer, dans la mesure où cela est réalisable et économiquement supportable, une desserte des zones industrielles ou artisanales par des voies de raccordement.

Art. 13 Autorisation de construire, autorisation d'exploiter

¹ La construction et la modification de voies de raccordement requièrent une autorisation de construire soumise au droit cantonal.

² Avant de statuer, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation de construire (autorité dirigeante) soumet la demande à l'Office fédéral des transports (OFT) pour vérification du respect des dispositions relevant du droit ferroviaire.

³ L'OFT demande au gestionnaire d'infrastructure une prise de position sous l'angle du droit ferroviaire. Il rend son avis en se fondant sur cette prise de position et y précise notamment si une autorisation d'exploiter au sens de l'art. 18^w LCdF¹¹ est requise ou non.

⁴ L'avis de l'OFT revêt un caractère contraignant pour l'autorité dirigeante.

⁵ L'autorité dirigeante communique l'autorisation de construire à l'OFT. Ce dernier est habilité à saisir les moyens de recours prévus par le droit fédéral et cantonal.

Art. 14 Dispositions relevant du droit ferroviaire, prescriptions d'exploitation

¹ Les dispositions techniques et d'exploitation de la législation sur les chemins de fer s'appliquent également à la planification, à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement.

² Les raccordés édictent les prescriptions d'exploitation nécessaires.

¹⁰ RS 742.101

¹¹ RS 742.101

³ Le Conseil fédéral fixe quelles dispositions de la législation sur les chemins de fer relatives à la sécurité sont applicables à la construction, à l'exploitation, à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement.

Art. 15 Obligation de consentir au raccordement

¹ Le gestionnaire d'infrastructure doit consentir au raccordement à son réseau lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a. la sécurité de l'exploitation ferroviaire est garantie;
- b. l'extension future des installations ferroviaires n'est pas compromise;
- c. le besoin est attesté.

² Il ne doit pas subordonner ce consentement à des conditions disproportionnées.

³ Il peut faire adapter ou enlever des dispositifs de raccordement:

- a. lorsqu'une modification de la construction ou de l'exploitation de l'infrastructure l'exige;
- b. lorsque la sécurité de l'exploitation de l'infrastructure l'impose;
- c. lorsque la voie de raccordement n'est plus exploitée depuis cinq ans et ne paraît pas devoir l'être à nouveau dans un proche avenir.

Art. 16 Régime de propriété

¹ La voie de raccordement et le terrain sur lequel elle est sise peuvent être la propriété de personnes différentes.

² Le droit de construire et d'utiliser une voie de raccordement peut être inscrit comme servitude au registre foncier.

Art. 17 Réglementation contractuelle

¹ Le gestionnaire d'infrastructure et les raccordés directs règlent leurs relations dans un contrat écrit de raccordement.

² Le contrat de raccordement doit être complété par un plan de situation qui indique les terrains touchés par la voie de raccordement, le point de raccordement et l'emplacement des équipements importants. Le plan doit en outre contenir toutes les informations nécessaires sur le régime de propriété, ainsi que sur les droits réels et, le cas échéant, obligatoires en rapport avec la voie.

³ Les raccordés règlent par écrit leurs relations avec d'autres parties prenantes concernant la voie de raccordement.

Art. 18 Frais

¹ Le raccordé supporte les frais de la construction, de l'exploitation, de la maintenance, de la réfection, de l'adaptation et du démantèlement des voies de raccordement ainsi que des équipements afférents.

² Il maintient la voie de raccordement prête à l'exploitation. Les tiers autorisés à s'y raccorder et à l'utiliser participent aux frais qui en résultent dans les limites de leur intérêt à la voie de raccordement.

³ Le gestionnaire d'infrastructure supporte les frais d'adaptation et d'extension de ses installations, y compris du dispositif de raccordement, occasionnés par la voie de raccordement.

⁴ Il supporte également les frais du démantèlement du dispositif de raccordement. Le Conseil fédéral fixe les conditions dans lesquelles le raccordé peut être amené à participer à ces frais.

Art. 19 Obligations réciproques des raccordés

¹ Tout raccordé doit consentir, moyennant une pleine indemnité, à ce que sa voie de raccordement fasse l'objet d'un raccordement et soit utilisée par des tiers lorsque le raccordement au réseau ferroviaire ne peut se faire de manière plus efficace.

² Si les circonstances le justifient et si cela est raisonnablement exigible, les voies de raccordement doivent être construites de manière à préserver la possibilité d'y raccorder d'autres voies.

³ Le raccordé doit, moyennant une indemnité, adapter sa voie de raccordement pour permettre le passage de tiers. Les avantages que le raccordé retire de cette adaptation sont dûment pris en compte. Celui-ci peut exiger une avance de frais.

⁴ Le raccordé est tenu de conclure une assurance responsabilité civile à couverture suffisante. Le Conseil fédéral règle les modalités.

Section 5 Contrat d'utilisation de wagons et contrat de transport

Art. 20 Contrat d'utilisation de wagons

¹ Le contrat d'utilisation de wagons règle l'utilisation de wagons de chemin de fer pour le transport au sens de la présente loi.

² Dans le cadre du transport national comme du transport international, le contrat d'utilisation de wagons est régi par l'appendice D (règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – CUV) de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) dans sa teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999¹².

³ Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

Art. 21 Contrat de transport

¹ Par le contrat de transport, l'entreprise s'engage, contre rémunération, à transporter une marchandise à destination et à l'y remettre au destinataire.

¹² RS 0.742.403.12

² Le contrat de transport ne nécessite aucune forme particulière pour être valable.

³ Dans le cadre du transport national comme du transport international, le contrat de transport est régi pour le reste par l'appendice B (règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises – CIM) de la COTIF dans sa teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999¹³.

⁴ Le Conseil fédéral peut édicter des dispositions dérogatoires pour le transport national.

Section 6 Surveillance, voies de droit et dispositions pénales

Art. 22 Surveillance des voies de raccordement

¹ L'OFT exerce la surveillance sur les voies de raccordement au titre du droit ferroviaire. Le Conseil fédéral peut confier cette tâche à des tiers.

² L'OFT peut réglementer et surveiller la formation spécifique du personnel des raccordés. Pour des raisons de sécurité, il peut demander à tout moment que les contrats de raccordement, les plans de situation ou les prescriptions d'exploitation soient modifiés. Ces modifications n'ouvrent droit à aucune indemnisation.

³ Les voies de raccordement sont soumises pour le reste à la surveillance de l'autorité compétente en vertu du droit cantonal.

⁴ Les raccordés mettent gratuitement à la disposition des autorités de surveillance le personnel et le matériel nécessaires à la surveillance qui leur incombe et leur fournissent toutes les informations requises.

Art. 23 Voies de droit

¹ L'OFT statue sur les litiges qui concernent:

- a. l'obligation de consentir au raccordement (art. 15) et les conditions imposées au raccordé;
- b. l'application de la LCdF¹⁴, notamment à la construction et à l'exploitation des voies de raccordement, à leurs croisements avec des routes et d'autres installations ainsi qu'aux véhicules;
- c. les exigences de sécurité en matière de construction, d'exploitation, de maintenance et de réfection des voies de raccordement.

² La procédure devant l'OFT est régie par les dispositions générales de l'organisation judiciaire fédérale.

³ Les litiges d'ordre pécuniaire relèvent de la juridiction civile, dans la mesure où ils ne concernent pas l'encouragement financier visé aux art. 8 à 10.

¹³ RS 0.742.403.12

¹⁴ RS 742.101

⁴ Les litiges visés à l'art. 40a^{bis}, al. 1, LCdF relèvent de la compétence de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.

⁵ L'autorité compétente en vertu du droit cantonal statue sur tous les autres litiges.

Art. 24 Dispositions pénales

¹ Est puni d'une amende de 100 000 francs au plus quiconque enfreint une disposition d'exécution de l'art. 5, al. 1, ou de l'art. 6, al. 2, dont la violation a été déclarée punissable par le Conseil fédéral.

² Est puni d'une peine privative de liberté d'un an au plus ou d'une peine pécuniaire quiconque commet une infraction qui entraîne la mise en danger de la vie ou de l'intégrité corporelle d'autrui, à moins qu'il n'ait commis une infraction plus grave au sens d'une autre loi.

³ Est puni d'une amende de 50 000 francs au plus quiconque agit par négligence.

⁴ La poursuite et le jugement des infractions relèvent de la compétence des cantons.

Section 7 Dispositions finales

Art. 25 Exécution

¹ Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

² Il peut notamment édicter des prescriptions visant à prévenir toute discrimination dans le domaine du transport de marchandises.

Art. 26 Abrogation et modification d'autres actes

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

Art. 27 Dispositions transitoires

¹ Pour les offres commandées selon l'ancien droit, il est possible de conclure des conventions selon ce droit pendant trois ans au plus à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Les dispositifs de raccordement au réseau d'un gestionnaire d'infrastructure deviennent propriété de ce dernier, sans indemnisation, un an après l'entrée en vigueur de la présente loi.

³ Les raccordés qui désirent rester propriétaires des dispositifs de raccordement doivent en informer le gestionnaire d'infrastructure dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi. Dans ce cas, ils restent responsables du financement de la maintenance, de la réfection et de l'extension des dispositifs en question.

Art. 28 Référendum, entrée en vigueur et durée de validité

¹ La présente loi est sujette au référendum.

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

³ L'art. 9 a effet jusqu'au 31 décembre 2027.

Date de l'entrée en vigueur¹⁵: 1^{er} juillet 2016

¹⁵ ACF du 25 mai 2016.

Abrogation et modification d'autres actes

I

Sont abrogées:

1. la loi du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises¹⁶;
2. la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires¹⁷.

II

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

...¹⁸

¹⁶ [RO 2009 5597 ch. II 23 6019, 2012 5619 ch. I 5, 2013 1603 art. unique al. 1 let. a]

¹⁷ [RO 1992 565, 1995 3517 ch. I 13, 2000 2355 annexe ch. 9, 2006 2197 annexe ch. 76, 2007 5779 ch. II 20, 2009 5597 ch. II 16 5973 ch. II 2]

¹⁸ Les mod. peuvent être consultées au RO 2016 1845.

