

# Loi fédérale sur les chemins de fer

**Modification du 20 mars 1998**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 13 novembre 1996<sup>1</sup>,  
*arrête:*

I

La loi fédérale du 20 décembre 1957<sup>2</sup> sur les chemins de fer est modifiée comme suit:

*Adoption d'une abréviation*  
(LCdF)

*Titre précédant l'article 5*

## **Chapitre II: Concession et accès au réseau**

*Art. 5*

I. Concession  
d'infrastructure  
1. Droits et  
devoirs

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

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

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

<sup>4</sup> L'entreprise ferroviaire concessionnaire peut, sans l'autorisation prévue à l'article 9, transporter des personnes et des marchandises au moyen de sa propre infrastructure. L'article 4 de la loi fédérale du 18 juin 1993<sup>3</sup> sur le transport de voyageurs, qui prévoit l'octroi de concessions pour le transport régulier de voyageurs, est réservé.

1 FF 1997 I 853  
2 RS 742.101  
3 RS 744.10

*Art. 6*

2. Octroi,  
modification,  
renouvellement

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

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

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

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

*Art. 7*

3. Transfert,  
contrats  
d'exploitation

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

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

*Art. 8*

4. Annulation et  
extinction

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

- a. si la construction n'est ni commencée ni achevée, ou si l'installation n'est pas mise en service dans les délais impartis par la concession;
- b. si l'entreprise ferroviaire concessionnaire manque gravement aux obligations prévues par la loi et la concession;
- c. si des intérêts publics prépondérants le justifient, notamment lorsqu'il s'agit de répondre de manière économique et appropriée aux besoins en matière de transports; l'entreprise ferroviaire doit recevoir une indemnité appropriée.

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

- a. lorsqu'elle arrive à échéance;
- b. lorsque la Confédération la rachète;
- c. lorsque, après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral autorise le titulaire à y renoncer;

- d. lorsque, lors de la liquidation forcée, le chemin de fer ne peut, à une seconde enchère, être adjugé au plus offrant.

#### *Art. 9*

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

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

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

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

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

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

#### *Art. 9a*

2. Octroi de l'accès au réseau

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

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

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

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

*Art. 9b*

3. Droit de percevoir une redevance

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

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

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

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

*Art. 15*

4. Service d'enquête en cas d'accidents

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

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

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral règle les modalités, notamment la composition du service d'enquête, la procédure et la publication des résultats. Pour le reste, la loi fédérale sur la procédure pénale<sup>4</sup> est applicable, à condition que les particularités de la procédure n'exigent aucune dérogation. La compétence juridictionnelle des cantons est réservée.

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

*Art. 17*

I. Principes

<sup>1</sup> Les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du

trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont pris en compte de manière appropriée.

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

<sup>3</sup> L'autorité de surveillance désigne les constructions, les installations et les véhicules qui ne peuvent être mis en service qu'avec son autorisation. Elle édicte des prescriptions sur la circulation des trains.

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

#### *Art. 18, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Dans le cas des véhicules et des installations de sécurité servant de manière exclusive ou prépondérante à l'exploitation des chemins de fer, le cahier des charges et le croquis-type doivent en tout cas être présentés à l'autorité de surveillance avant leur réalisation.

#### *Art. 33*

IX. Jonction  
1. Octroi et  
redevance

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

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

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

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

*Art. 34**Abrogé**Art. 35*

3. Jonction avec d'autres entreprises de transports publics

L'article 33, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre a, et 3<sup>e</sup> alinéa, s'applique par analogie à la jonction d'un chemin de fer avec une autre entreprise de transports publics.

*Art. 36 et 37**Abrogés**Art. 38*

X. Interruption de l'exploitation

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

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

*Art. 39*

XI. Services accessoires et autres utilisations à des fins commerciales

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

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

*Art. 40*

XII. Litiges  
1. Autorité de surveillance

<sup>1</sup> Sous réserve de recours et après avoir consulté les autorités et les entreprises de transports intéressées, l'autorité de surveillance statue sur les litiges relatifs aux questions suivantes:

- a. exigences en matière de construction et d'exploitation (art. 18);
- b. mesures à prendre pour assurer la sécurité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer ainsi que la protection des per-

- sonnes et des choses (art. 19, 1<sup>er</sup> al., 21, 1<sup>er</sup> al., 24, 30 et 31, 1<sup>er</sup> al.);
- c. installation et exploitation d'appareils électriques et radioélectriques de signalisation et de télécommunication (art. 22);
  - d. refus de se prêter à la jonction ou exigences excessives pour s'y prêter (art. 33 et 35);
  - e. nécessité d'installer des services accessoires et heures d'ouverture de ceux-ci (art. 39).

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance 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, 2<sup>e</sup> al., 21, 2<sup>e</sup> al., et 25 à 32). Le Conseil fédéral statue sur les litiges opposant les Chemins de fer fédéraux et l'administration fédérale. Est réservée l'action de droit administratif prévue à l'article 116, lettre a, de la loi fédérale sur l'organisation judiciaire<sup>5</sup>, s'agissant des litiges opposant la Confédération et des cantons.

#### *Art. 40a*

2. Commission d'arbitrage

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral institue une Commission d'arbitrage conformément aux articles 71a à 71c de la loi sur la procédure administrative<sup>6</sup>.

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

#### *Art. 45*

*Abrogé*

#### *Art. 48, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Sous réserve de recours, l'autorité de surveillance, après avoir consulté les intéressés, règle les contestations portant sur l'obligation d'exécuter des transports et la détermination de mesures extraordinaires de sûreté en matière de transports militaires (art. 43, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al.).

#### *Art. 52*

IV. Réduction de l'indemnité

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

<sup>5</sup> RS 173.110

<sup>6</sup> RS 172.021

## **Chapitre VIII: Séparation des transports et de l'infrastructure**

### *Art. 62*

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

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

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

### *Art. 70, 1<sup>er</sup> al., première phrase et 2<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Les entreprises de transports qui sont au bénéfice d'aides ou de prêts en vertu des articles 49, 56 et 57 arrêtent les comptes et les bilans à la fin de l'exercice et les soumettent à l'examen et à l'approbation de l'autorité de surveillance avec les justificatifs correspondants. . . .

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

### *Art. 90 et 92*

#### *Abrogés*

### *Art. 95, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Les articles 3, 4, 7 à 9, 15, 21, 22, 39 à 44, 46 à 48, 88, 89 et 94 ainsi que les chapitres III, VI, VII, et IX de la présente loi s'appliquent par analogie aux entreprises de navigation titulaires d'une concession fédérale et à la navette entre Romanshorn et Friedrichshafen, co-exploitée par les CFF.

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

## II

### *Abrogation et modification du droit en vigueur*

<sup>1</sup> La loi fédérale du 21 décembre 1897<sup>7</sup> concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer secondaires est abrogée.

<sup>2</sup> La loi fédérale du 28 mars 1905<sup>8</sup> sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et de la Poste Suisse est modifiée comme suit:

#### *Art. 25*

<sup>1</sup> Si une entreprise ferroviaire utilise l'infrastructure d'une autre entreprise ferroviaire, elle répond vis-à-vis des lésés à titre exclusif.

<sup>2</sup> Elle peut se retourner contre l'exploitant de l'infrastructure.

## III

### *Dispositions transitoires*

<sup>1</sup> Les concessions existantes demeurent valables. Sauf disposition contraire, elles s'appliquent jusqu'à leur échéance tant à la construction et à l'exploitation de l'infrastructure qu'au transport régulier des voyageurs au sens de l'article 4 de la loi du 18 juin 1993<sup>9</sup> sur le transport de voyageurs.

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

## IV

### *Référendum et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

<sup>7</sup> RO 7 117; RO 1958 335, 1997 2465

<sup>8</sup> RS 221.112.742

<sup>9</sup> RS 744.10

Conseil des Etats, 20 mars 1998

Le président: Zimmerli

Le secrétaire: Lanz

Conseil national, 20 mars 1998

Le président: Leuenberger

Le secrétaire: Anliker

*Expiration du délai référendaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> Le délai référendaire s'appliquant à la présente loi a expiré le 9 juillet 1998 sans avoir été utilisé.<sup>10</sup>

<sup>2</sup> A l'exception de l'article 15, la présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999. L'article 15 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

25 novembre 1998

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

<sup>10</sup> FF 1998 1176