

Loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

du ... 2016

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du ...¹,

arrête:

I

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

1. Loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés²

Art. 3, let. b, ch. 3, 4 et 7, et e

La présente loi s'applique:

- b. aux équipements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public qui sont soumis à l'une des lois suivantes:
 - 3. loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs³,
 - 4. loi du 29 mars 1950 sur les trolleybus⁴,
 - 7. loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles⁵, exception faite des téléskis, des télésièges et des télécabines comprenant moins de neuf places par unité de transport;
- e. aux prestations accessibles au public qui sont fournies par des particuliers, par les entreprises titulaires d'une concession d'infrastructure au sens de l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer ou d'une concession de transport de voyageurs au sens de l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (entreprises concessionnaires), ou par des collectivités publiques;

2. Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer⁶

1 FF 2016 ...
2 RS 151.3
3 RS 745.1
4 RS 744.21
5 RS 743.01
6 RS 742.101

Art. 1, al. 2

² Le chemin de fer comprend l'infrastructure et les transports effectués sur celle-ci.

Art. 7, titre

Transfert de la concession

Art. 8 Retrait, révocation et extinction

¹ Après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral peut retirer 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.

² Après avoir entendu les cantons intéressés, le Conseil fédéral 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.

³ La concession est caduque dans les cas suivants:

- a. la construction n'est pas commencée, elle n'est pas achevée ou la mise en exploitation n'a pas lieu dans les délais impartis par la concession;
- b. elle 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.

Art. 8b Retrait de l'agrément de sécurité

L'OFT retire l'agrément de sécurité en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, lorsque les conditions de son octroi ne sont plus remplies ou que le gestionnaire de l'infrastructure enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi ou l'agrément.

Art. 8f 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, lorsque les conditions de leur octroi ne sont plus remplies ou que l'entreprise enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi, l'autorisation ou le certificat.

Art. 9b Prix du sillon

¹ Les gestionnaires d'infrastructure ont le droit de percevoir une redevance pour l'utilisation de leur infrastructure.

² Les entreprises concernées règlent dans une convention les modalités de l'accès au réseau. Si elles ne parviennent pas à un accord, la RailCom (art. 40a) statue.

³ Le prix du sillon doit être fixé de manière non discriminatoire et couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon moderne; ces coûts sont calculés par l'OFT pour la catégorie de tronçon concernée.

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

⁵ S'agissant du transport régulier de voyageurs, le prix du sillon doit couvrir les coûts marginaux calculés par l'OFT et la part des recettes déterminée par l'autorité concédante.

⁶ 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.

*Titre précédant l'art. 9c***Chapitre 2a Service d'attribution des sillons****Art. 9c** Organisation

¹ Le service suisse d'attribution des sillons (service d'attribution des sillons) est un établissement fédéral sans but lucratif de droit public ayant sa propre personnalité juridique et dont le siège est à Berne. Il est inscrit au Registre du commerce.

² Il est indépendant des entreprises ferroviaires et des autres tiers intéressés.

³ Il est dirigé selon les principes de l'économie d'entreprise et tient ses propres comptes.

Art. 9d Tâches et compétences

¹ Le service d'attribution des sillons assure l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire et l'utilisation optimale des capacités ferroviaires.

² Il est notamment chargé des tâches suivantes:

- a. planifier les sillons, attribuer les sillons et établir l'horaire du réseau;
- b. garantir un établissement non discriminatoire de l'horaire;
- c. percevoir la redevance due pour l'utilisation de l'infrastructure et en verser les recettes aux gestionnaires d'infrastructure;
- d. coordonner ses tâches avec les services étrangers compétents et échanger des informations avec eux.

³ Il peut exiger un droit de regard sur tous les documents des commanditaires de sillons et des gestionnaires de l'infrastructure et demander des informations, dans la mesure où l'accomplissement de ses tâches l'exige.

⁴ Il peut charger des tiers d'accomplir certaines tâches, notamment d'établir l'horaire.

Art. 9e Organes

Le service d'attribution des sillons comprend les organes suivants:

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

Art. 9f Conseil d'administration

¹ Le conseil d'administration est l'organe suprême de direction du service d'attribution des sillons. Il se compose de cinq à sept membres spécialistes.

² Il est notamment chargé des tâches suivantes:

- a. fixer les objectifs stratégiques du service d'attribution des sillons et les soumettre au Conseil fédéral pour approbation;
- b. décider de la motivation, de la modification et de la dissolution des rapports de travail avec le directeur du service d'attribution des sillons; ces décisions requièrent l'approbation du Conseil fédéral;
- c. sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, édicter le règlement du personnel;
- d. soumettre au Conseil fédéral pour approbation le rapport de gestion révisé en même temps que les requêtes de décharge et d'utilisation d'un éventuel bénéfice; publier le rapport de gestion après l'approbation.

³ Le Conseil fédéral nomme les membres du conseil d'administration pour une durée de quatre ans et en désigne le président. Chaque membre peut être réélu deux fois.

⁴ Le Conseil fédéral peut révoquer un membre en tout temps pour des raisons importantes.

⁵ Il fixe les honoraires des membres du conseil d'administration et les autres conditions contractuelles. Ce faisant, il applique l'art. 6a, al. 1 à 5, de la loi du 24 mars 2000 sur le personnel de la Confédération (LPEr)⁷.

⁶ Les membres du conseil d'administration ne doivent ni exercer d'activité économique ni être chargés d'une fonction qui pourrait porter préjudice à leur indépendance.

⁷ Ils signalent immédiatement tout changement dans leurs rapports d'intérêts au conseil d'administration. Si un rapport d'intérêt 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.

⁷ RS 172.220.1

Art. 9g Direction

¹ La direction est l'organe opérationnel du service d'attribution des sillons. Elle est menée par un directeur.

² Elle est notamment chargée des tâches suivantes:

- a. rendre les décisions du service d'attribution des sillons;
- b. élaborer les bases de décision du conseil d'administration;
- c. décider de la motivation, de la modification et de la dissolution des rapports de travail avec le personnel du service d'attribution des sillons.

Art. 9h Organe de révision

¹ Le Conseil fédéral nomme l'organe de révision. Il peut le révoquer.

² L'organe de révision et la révision sont assujettis aux prescriptions du droit des sociétés anonymes en matière de contrôle ordinaire, qui sont applicables par analogie.

³ L'organe de révision vérifie les comptes annuels et, dans le rapport de situation périodique, l'exécution d'une gestion des risques appropriée au service d'attribution des sillons ainsi que les indications sur l'effectif du personnel.

⁴ Il dresse un rapport complet sur le résultat de sa vérification à l'attention du conseil d'administration et du Conseil fédéral.

⁵ Le Conseil fédéral peut faire vérifier certains états de faits par l'organe de révision.

Art. 9i Rapports de travail

¹ Les rétributions et les prestations accessoires de la direction et des employés, ainsi que les autres conditions contractuelles, sont régis par le règlement du personnel.

² Au demeurant, les dispositions de la LPEr⁸ sont applicables.

Art. 9j Caisse de pensions

La direction et le personnel sont assurés auprès de la Caisse fédérale de pensions PUBLICA conformément aux dispositions des articles 32a à 32m LPEr⁹.

Art. 9k Financement

¹ Le service d'attribution des sillons finance ses activités au moyen:

- a. d'émoluments;
- b. d'indemnités de la Confédération.

² Les émoluments couvrent les coûts liés à l'accomplissement de ces tâches selon les comptes prévisionnels et sont imputés aux gestionnaires d'infrastructure proportion-

⁸ RS 172.220.1

⁹ RS 172.220.1

nellement aux sillons-kilomètres attribués sur les réseaux respectifs desdits gestionnaires

³ Les indemnités de la Confédération couvrent les coûts des tâches visées à l'art. 9r, al. 5.

Art. 9l Rapport de gestion

Le rapport de gestion contient, outre les comptes annuels, un rapport de situation. Ce dernier contient notamment des indications sur la gestion des risques et sur le développement du personnel.

Art. 9l Réserves

Le Conseil fédéral peut ordonner au service d'attribution des sillons de constituer des réserves pour couvrir les risques.

Art. 9m Trésorerie

¹ L'Administration fédérale des finances (AFF) gère les liquidités du service d'attribution des sillons dans le cadre de sa trésorerie centrale.

² Elle peut allouer au service d'attribution des sillons des prêts au taux d'intérêt du marché pour en assurer la capacité de paiement dans l'exécution de ses tâches.

³ L'AFF et le service d'attribution des sillons conviennent des modalités de cette collaboration dans un contrat de droit public.

Art. 9n Responsabilité

La responsabilité du service d'attribution des sillons, de ses organes, de son personnel et de ses délégués est régie par la loi du 14 mars 1958 sur la responsabilité¹⁰.

Art. 9o Impôts

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

Art. 9p Surveillance

¹ Le service d'attribution des sillons est soumis à la surveillance administrative du Conseil fédéral.

² Le Conseil fédéral peut, pour exercer sa fonction de surveillance, consulter tous les documents commerciaux du service d'attribution des sillons, et s'informer en tout temps de ses activités commerciales dans ce but.

³ 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 des questions actuelles de concurrence sur le rail.

¹⁰ RS 170.32

Art. 9q Registre de l'infrastructure

¹ Le service d'attribution des sillons gère un registre des informations nécessaires pour circuler sur l'infrastructure (registre de l'infrastructure).

² Il y publie également les plans d'investissement quadriennaux actuels des gestionnaires d'infrastructure.

³ Les gestionnaires d'infrastructure inscrivent les indications nécessaires à l'accès au réseau dans le registre de l'infrastructure et mettent leurs plans d'investissement actuels à disposition du service d'attribution des sillons.

⁴ Le service d'attribution des sillons promulgue des directives de gestion du registre après avoir consulté l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure.

Art. 9r Dispositions d'exécution

¹ Le Conseil fédéral règle les modalités des tâches du service d'attribution des sillons.

² Il définit les informations que les commanditaires de sillons et les gestionnaires de l'infrastructure doivent fournir régulièrement au service d'attribution des sillons.

³ Il peut soustraire certains réseaux à la compétence du service d'attribution des sillons.

⁴ Il peut édicter des prescriptions en matière de présentation des comptes. Il peut notamment prescrire que le service d'attribution des sillons déroge aux standards reconnus de présentation des comptes ou qu'il fournisse des compléments.

⁵ Il peut confier d'autres tâches au service d'attribution des sillons, moyennant une indemnisation.

Art. 9s Procédure et protection juridique

¹ La procédure et la protection juridique sont régies par les dispositions générales de la procédure fédérale.

² Les décisions du service d'attribution des sillons sont sujettes à recours devant RailCom. Les recours n'ont pas d'effet suspensif.

³ Le service d'attribution des sillons est autorisé, dans les domaines qui relèvent de ses compétences, à déposer un recours contre les décisions de RailCom, d'autres autorités administratives ou du Tribunal administratif fédéral.

Art. 13 Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des entreprises ferroviaires une taxe annuelle de surveillance qui couvre les coûts de la surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe est calculé:

- a. chez les entreprises de transport ferroviaire: à partir des trains-kilomètres parcourus;
- b. chez les gestionnaires d'infrastructure: à partir de la longueur de leur réseau.

³ L'OFT peut renoncer sur demande à percevoir la taxe de surveillance lorsque les transports concernés ne sont pas réguliers ou qu'ils ne sont pas effectués à titre professionnel.

Art. 14 Informations déterminantes pour la sécurité

¹ L'OFT informe le public de son activité de surveillance.

² La loi du 17 décembre 2004 sur la transparence¹¹ 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. 18, al. 1^{bis}

^{1bis} L'adjonction d'une construction extraferroviaire 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.

Art. 18n, al. 1, première phrase

¹ En vue 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. ...

Art. 18q, al. 1, première phrase, et al. 2

¹ En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des installations ferroviaires existantes ou futures, l'OFT peut déterminer des alignements. ...

² 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.

Art. 18y Retrait de l'autorisation d'exploiter ou de l'homologation de série

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

- a. les conditions en vigueur à la date de son octroi ne sont plus remplies;
- b. les conditions d'octroi en vigueur ne sont plus remplies et la sécurité impose le retrait.

² Il peut retirer l'autorisation d'exploiter et 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 ou le certificat.

Art. 35a Gares de correspondance

¹ 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 (plates-formes de correspondance) doit faire l'objet d'une convention écrite entre les collectivités et les entreprises de transport participantes.

² La répartition convenue doit respecter les principes suivants:

- a. chaque collectivité et chaque entreprise de transport assument les coûts échus sur leur sol (principe de territorialité), et 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.

³ Dans tous les cas, les participants doivent participer aux coûts dans la mesure des autres avantages déterminants que leur apportent les réalisations (prise en compte des avantages).

Art. 36, titre

Prise en charge facultative de tâches d'ordre supérieur sans mandat de l'OFT

Art. 37 Prise en charge de tâches d'ordre supérieur sur mandat de l'OFT

¹ L'OFT peut confier des tâches d'ordre supérieur en vue du transport ferroviaire ou de l'ensemble des transports publics (tâches systémiques) à des gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers, si cela permet d'augmenter l'efficacité ou l'interopérabilité, ou de parvenir à des solutions uniformes pour la clientèle.

² L'OFT et ses mandataires règlent l'ampleur de la commande et tous les autres détails dans un contrat de gestion de système. Ce contrat fixe notamment:

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

³ L'OFT publie le contrat de gestion de système.

⁴ Les coûts non couverts planifiés pour l'exécution de cette tâche sont financés par le fonds visé à l'art. 1 de la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire¹².

¹² RO 2015 661; pas encore en vigueur (1.1.2016); deviendra alors RS 742.140

⁵ Les mandataires conviennent par écrit, avec toutes les entreprises concernées, des tâches, 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.

⁶ L'entreprise chargée d'une tâche systémique en garantit l'exécution non discriminatoire.

⁷ L'art. 10a LPD¹³ est applicable.

Art. 37a Droit de participation des entreprises de transport ferroviaire

¹ Les gestionnaires d'infrastructure donnent aux entreprises de transport ferroviaire et aux raccordés concernés un droit de participation lors de la planification de projets d'investissement sur leur réseau.

² Le droit de participation subsiste même lorsque le gestionnaire d'infrastructure est investi d'autres tâches, notamment de tâches systémiques.

Art. 40, al. 1, let. d

¹ Après avoir entendu les intéressés, l'OFT règle les litiges relatifs aux questions suivantes:¹⁴

d. refus de se prêter au raccordement ou entrave à celui-ci, répartition des coûts (art. 33 à 35a);

Titre précédant l'art. 40a

Section 12a Commission de régulation dans le domaine des chemins de fer

Art. 40a Organisation

¹ Le Conseil fédéral institue une commission de régulation dans le domaine des chemins de fer (RailCom) et en désigne la présidence et la vice-présidence. 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.

² RailCom est indépendante et ses décisions ne sont subordonnées à aucune directive du Conseil fédéral ni des autorités administratives.

³ Elle édicte un règlement relatif à son organisation et à sa direction (règlement de service), soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

¹³ RS 235.1

¹⁴ 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^{er} janv. 2010 (RO 2009 5597; FF 2005 2269, 2007 2517).

Art. 40a^{bis} Secrétariat

¹ RailCom dispose de son propre secrétariat. Le secrétariat assure le contact avec RailCom et le suivi technique et administratif des dossiers; il coordonne les dossiers entre RailCom et l'OFT.

² Le président nomme le personnel du secrétariat.

³ Les rapports de service sont soumis à la LPEr¹⁵.

Art. 40a^{ter} Tâches

¹ RailCom statue sur les litiges concernant:

- a. l'octroi de l'accès au réseau;
- b. les conventions d'accès au réseau;
- c. le calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure;
- d. l'accès aux installations de transbordement du transport combiné (ITTC) et aux voies de raccordement cofinancées par la Confédération;
- e. l'exécution de tâches visées à l'art. 37;
- f. le droit de participation visé à l'art. 37a.

² Elle est chargée des tâches suivantes:

- a. surveiller l'application des règles de priorité en cas normal et en cas de panne;
- b. surveiller l'application non discriminatoire des processus de conduite de l'exploitation;
- c. surveiller l'attribution non discriminatoire des sillons;
- d. surveiller l'accès non discriminatoire aux équipements essentiels visés 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. surveiller l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques confiées aux entreprises, à moins que l'OFT exerce cette surveillance dans le cadre du mandat.

³ Elle observe et surveille 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.

⁴ Elle peut lancer d'office des enquêtes.

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

⁶ La loi du 6 octobre 1995 sur les cartels¹⁶ n'est pas applicable au domaine de l'infrastructure.

¹⁵ RS 172.220.1

¹⁶ RS 251

Art. 40a^{quater} Traitement des données et obligation de renseigner

¹ Les entreprises ferroviaires et les autres commanditaires de sillons doivent mettre à disposition de RailCom des données et des informations, lui fournir des renseignements et lui présenter les documents requis pour l'accomplissement de ses tâches.

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

Art. 40a^{quinquies} Principes de la procédure

¹ Les procédures engagées devant RailCom sont régies par les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA)¹⁷.

² La procédure de recours est régie par les dispositions de la PA sur la procédure de recours applicables par analogie à une procédure d'action de première instance, notamment les art. 52, 56, 57, 60 et 63 à 69 PA.

³ L'intervention accessoire, le cumul des actions, le consortage 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 fédérale¹⁸ sont applicables par analogie.

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

Art. 40a^{sexies} Sanctions administratives

¹ RailCom sanctionne une entreprise qui enfreint son devoir d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau par une peine pécuniaire du montant du chiffre d'affaires qu'elle, ou un tiers, a pu réaliser grâce à cette discrimination.

² RailCom sanctionne une entreprise qui enfreint une réglementation consensuelle, une décision de RailCom ou un arrêt d'une instance de recours par une peine pécuniaire allant jusqu'à 100 000 francs.

Art. 40a^{septies} Financement

¹ Les coûts de RailCom sont couverts par des émoluments administratifs et par la Confédération.

² RailCom perçoit des émoluments pour ses décisions. Les émoluments sont calculés en fonction du temps consacré.

³ Le Conseil fédéral fixe les taux des émoluments et en règle la perception.

Art. 40a^{octies} Protection juridique

¹ La protection juridique est régie par les dispositions générales de la procédure fédérale.

¹⁷ RS 172.021

¹⁸ RS 273

²RailCom est autorisée, dans les domaines qui relèvent de sa compétence, à déposer un recours contre des décisions du service d'attribution des sillons ou d'autres autorités fédérales, ainsi que contre des décisions du Tribunal administratif fédéral.

Art. 52 Mesures de réalisation des objectifs et réduction de l'indemnité

L'OFT 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.

Art. 67, 2^e phrase

... Le bénéfice doit toujours être affecté intégralement à une réserve spéciale du secteur de l'infrastructure afin de couvrir les découverts ou les dépenses extraordinaires.

Art. 80a Vérification de l'aptitude

¹S'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, 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.

²Les 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.

Dispositions transitoires de la modification du...

¹Le 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 sont confiés au service d'attribution des sillons, fixe la date de l'entrée en vigueur des effets juridiques et approuve le bilan d'ouverture.

²Le service d'attribution des sillons peut convenir avec le service précédemment chargé de l'attribution des sillons de la reprise du patrimoine de celle-ci. Le transfert et les inscriptions nécessaires ne sont ni imposables ni soumis à émolument. Au demeurant, les dispositions de la loi du 3 octobre 2003 sur la fusion¹⁹ relatives au transfert de patrimoine sont applicables.

¹⁹ RS 221.301

³ L'AFF peut accorder au service d'attribution des sillons des prêts conformément à l'art. 9m, al. 2, en vue de sa mise en place.

⁴ Le service d'attribution des sillons propose si possible des postes comparables au personnel des services qui ont accompli jusqu'ici les tâches pour lesquelles il est nouvellement compétent. L'art. 333 du code des obligations²⁰ s'applique par analogie.

⁵ 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.

⁶ Il prend toutes les mesures requises pour le transfert, édicte des dispositions à ce sujet et accorde des garanties si nécessaire.

⁷ Les dispositions de la loi du 3 octobre 2003 sur la fusion sont réservées.

3. Loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire²¹

Art. 2, al. 2, let. b, ch. 1

² Le compte de résultats présente au moins:

b. au titre des charges:

1. les prélèvements destinés à l'exploitation, au maintien de la qualité des infrastructures et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'aux mandats de recherche, les indemnités visées à l'art. 9k, al. 1, let. b, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²² et la rémunération des tâches systémiques visées à l'art. 37 LCdF.

Art. 4, al. 1, let. a, d et e, et 2

¹ L'Assemblée fédérale adopte chaque année, en même temps que l'arrêté fédéral concernant le budget annuel, un arrêté fédéral simple fixant les sommes à prélever du fonds. Ces prélèvements sont répartis sur:

- a. l'exploitation et le maintien de la qualité des infrastructures;
- d. les indemnités destinées au service d'attribution des sillons;
- e. la rémunération des tâches visées à l'art. 37 LCdF²³.

² Les prélèvements doivent couvrir en priorité les besoins liés à l'exploitation et au maintien de la qualité des infrastructures.

²⁰ RS 220

²¹ RO 2015 661; pas encore en vigueur (1.1.2016); deviendra alors RS 742.140

²² RS 742.101

²³ RS 742.101

4. Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires²⁴

Art. 17a Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des exploitants une taxe annuelle qui couvre ses frais de surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe est fonction de la longueur de la voie de raccordement.

³ L'OFT peut renoncer sur demande à percevoir la taxe de surveillance lorsque les transports concernés ne sont pas réguliers ou qu'ils ne sont pas effectués à titre professionnel.

5. Loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux²⁵

Art. 2, al. 3

³ Les CFF sont une entreprise ferroviaire au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer²⁶.

6. Loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles²⁷

Art. 3, al. 2^{bis} et 2^{ter}

^{2bis} Les installations à câbles et les installations accessoires soumises à autorisation cantonale peuvent, sur demande de l'autorité chargée de l'autorisation en vertu du droit cantonal, être autorisées par l'OFT lorsqu'elles sont construites en lien avec une installation à câbles relevant de la compétence de la Confédération et que:

- a. l'évaluation globale de l'impact sur l'environnement ou l'aménagement du territoire en est sensiblement facilitée, ou
- b. le transfert des compétences présente de nets avantages pour le requérant.

^{2ter} L'autorisation selon l'al. 2^{bis} n'influe en rien sur les compétences cantonales en matière de surveillance de la phase d'exploitation, de renouvellement de l'autorisation d'exploiter ou de son retrait.

Art. 16 Droit applicable

¹ La procédure d'approbation des plans est régie subsidiairement par la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)²⁸ et par la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx)²⁹.

²⁴ RS 742.141.5

²⁵ RS 742.31

²⁶ RS 742.101

²⁷ RS 743.01

²⁸ RS 742.101

² Les coûts imputables des investissements dans des installations de transport à câbles ayant droit aux indemnités visées à l'art. 28, al. 1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)³⁰ sont comptabilisés au titre de l'infrastructure à raison de 50 %.

³ L'investissement dans l'infrastructure est financé par des prélèvements du fonds visé à l'art. 1 de la loi fédérale du 21 juin 2013 sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire³¹. Le financement prend la forme de contributions à fonds perdus.

Art. 17a Retrait

¹ L'OFT retire l'autorisation d'exploiter en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. les conditions en vigueur à la date de l'octroi de l'autorisation ne sont plus remplies;
- b. les conditions d'octroi en vigueur ne sont plus remplies et la sécurité impose le retrait.

² Il peut retirer l'autorisation d'exploiter en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, lorsque l'entreprise de transport à câbles enfreint gravement ou à plusieurs reprises la loi ou l'autorisation.

Art. 18a Droit applicable

La LCdF³² s'applique par analogie aux enquêtes indépendantes en cas d'accident (art. 15 LCdF).

Art. 23a Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des installations de transport à câbles une taxe annuelle de surveillance qui couvre ses frais de surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe est fonction du type et de la taille des installations.

³ L'OFT peut renoncer sur demande à percevoir la taxe de surveillance lorsque les transports concernés ne sont pas réguliers ou qu'ils ne sont pas effectués à titre professionnel.

Art. 24e Information déterminantes pour la sécurité

¹ L'OFT informe le public de son activité de surveillance.

² La loi du 17 décembre 2004 sur la transparence³³ ne s'applique pas aux rapports concernant des audits, des contrôles d'exploitation et des inspections de l'OFT ni

29 RS 711

30 RS 745.1

31 RO 2015 661; pas encore en vigueur (1.1.2016); deviendra alors RS 742.140

32 RO 742.101

33 RS 152.3

aux autres documents officiels qui contiennent des données personnelles concernant la sécurité technique ou d'exploitation.

Art. 24f

Ancien art. 24e

7. Loi du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus³⁴

Art. 7 Autorité de surveillance

¹ L'Office fédéral des transports (OFT) exerce la surveillance sur les entreprises de trolleybus.

² Les autorités compétentes pour la circulation des véhicules à moteur sont appelées à prêter leur concours.

³ Le Conseil fédéral règle la collaboration entre les autorités intéressées.

Art. 8 Compétences spéciales de l'OFT

L'OFT est habilité à annuler des décisions ou des mesures d'organes ou de services des entreprises, ou à empêcher leur exécution si elles enfreignent la présente loi ou des accords internationaux, ou si elles portent atteinte à d'importants intérêts du pays.

Art. 8a Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des entreprises de trolleybus une taxe annuelle qui couvre les frais de surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe est fonction du nombre de véhicules-kilomètres.

Art. 11a, al. 1

¹ L'entreprise est soumise aux dispositions qui s'appliquent aux chemins de fer en ce qui concerne:

- a. les informations déterminantes pour la sécurité;
- b. la déclaration des accidents et des incidents graves et les enquêtes y afférentes;
- c. le traitement des données par l'OFT;
- d. le temps de travail et de repos du personnel.

³⁴ RS 744.21

Art. 11b Devoir de diligence

L'entreprise est responsable de la sécurité de l'exploitation. Elle assure notamment la maintenance des installations et véhicules de manière que la sécurité soit garantie en tout temps.

8. Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs³⁵*Art. 9, al. 3*

³ L'OFT peut retirer la concession ou l'autorisation en tout temps, sans indemnisation, entièrement ou partiellement, dans les cas suivants:

- a. l'entreprise n'exerce pas ou n'exerce que partiellement les droits qui lui sont conférés;
- b. les conditions d'octroi ne sont plus remplies, ou
- c. l'entreprise manque gravement ou à plusieurs reprises aux obligations prévues par la loi, la concession ou l'autorisation.

Art. 13, al. 3, 2^e phrase

³ ... Il prévoit dans le cadre de cette procédure une audition des cantons et des entreprises de transport ferroviaire.

Art. 15a Obligation d'informer

¹ Les entreprises informent les voyageurs avant et pendant les courses, notamment sur les retards et les suppressions de courses.

² Elles informent le voyageur des droits que lui confère la présente loi.

Art. 18, al. 1, let. c

¹ Les entreprises sont tenues:

- c. de mettre en place une procédure de traitement des recours liés aux droits des voyageurs fixés dans la présente loi.

*Insérer avant le titre précédant la section 3a**Art. 18a* Prise en charge de tâches d'ordre supérieur sur mandat de l'OFT

¹ L'OFT peut confier des tâches d'ordre supérieur qui entrent dans le champ d'application de la présente loi (tâches systémiques) à des tiers, si cela permet d'augmenter l'efficacité ou l'interopérabilité, ou de parvenir à des solutions unificatrices pour la clientèle.

³⁵ RS 745.1

²L'OFT et ses mandataires règlent l'ampleur de la commande et tous les autres détails dans un contrat de gestion de système. Ce contrat fixe notamment:

- a. la rémunération;
- b. la consultation des entreprises concernées;
- c. les droits sur les systèmes et applications informatiques;
- d. le type et l'ampleur d'une éventuelle refacturation de prestations aux entreprises concernées.

³L'OFT publie le contrat de gestion de système.

⁴Pour rémunérer l'exécution de tâches systémiques, l'OFT peut verser une indemnité conformément à l'art. 28, al. 3, allouer une aide financière conformément à l'art. 31 ou financer les coûts au moyen d'une taxe conformément à l'art. 63, al. 2.

⁵Dans la mesure du nécessaire, les mandataires conviennent par écrit, avec toutes les entreprises concernées, des tâches, du droit de regard et de la répartition des coûts. Les entreprises concernées sont régulièrement informées et consultées de manière appropriée lors de la suite du développement. Elles sont tenues de collaborer dans le cadre de leurs obligations issues du droit des concessions.

⁶Les mandataires garantissent l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques.

⁷Si l'OFT et le mandataire potentiel ne parviennent pas à un accord dans la négociation et l'application du contrat de gestion de système, le DETEC fixe la teneur du contrat et l'indemnité.

⁸L'art. 10a de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD)³⁶ s'applique.

Titre précédant l'art. 18b

Ancien titre précédant l'art. 18a

Art. 18b et 18c

Anciens art. 18a et 18b

Art. 21 Responsabilité de l'entreprise concessionnaire en raison du contrat de transport de voyageurs

¹Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à un retard de plus de 60 minutes à l'arrivée ou lorsqu'un voyageur manque une correspondance autre que la dernière prévue à l'horaire, l'entreprise offre au voyageur une assistance adéquate ainsi que la possibilité de retourner gratuitement à la station de départ ou de poursuivre son voyage par un autre itinéraire sans frais supplémentaires.

³⁶ RS 235.1

² Lorsqu'un retard d'au moins 60 minutes ne donne pas lieu au remboursement du billet, le voyageur par chemin de fer peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l'entreprise ferroviaire.

³ L'entreprise répond du dommage résultant de l'inobservation de l'horaire lorsqu'elle entraîne pour le voyageur la rupture de la dernière correspondance prévue à l'horaire.

⁴ Elle est déchargée de sa responsabilité si elle prouve que le dommage est dû à une faute du voyageur ou à des circonstances que l'entreprise ne pouvait prévenir et dont elle ne pouvait éviter les conséquences.

⁵ Le Conseil fédéral règle les modalités de la responsabilité. Il peut prévoir des exceptions pour le trafic local et le trafic régional.

Insérer avant le titre précédant la section 5:

Art. 23a Bicyclettes

L'entreprise autorise le voyageur à emporter sa bicyclette dans le véhicule si cela ne porte pas préjudice au service. Elle peut exiger un paiement pour cette prestation.

Art. 28, al. 3, 2^e phrase

³ ... Elle peut indemniser les coûts de prestations d'intérêt général relatives à l'offre de transport lorsque celles-ci servent à toutes les entreprises ou sont à leur disposition.

Art. 31, al. 4

⁴ Les prêts conditionnellement remboursables de la Confédération peuvent, sous réserve des décisions requises par le droit des actions, être convertis en capital propre, notamment afin de participer à un redressement nécessaire du bilan.

Art. 31a, al. 3, partie introductive

³ L'offre de transport et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande et par l'infrastructure disponible. Sont également pris en considération:

Art. 33a Mesures de réalisation des objectifs et réduction de l'indemnité

Après avoir consulté les cantons, l'OFT 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.

Titre précédant l'art. 51

Section 10 Responsabilité extracontractuelle et avances

Art. 51, titre

Responsabilité extracontractuelle et avances

Art. 51a Avances

¹ Lorsqu'un voyageur par chemin de fer est tué ou blessé, le détenteur de l'entreprise ferroviaire verse sans délai, mais au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, l'avance nécessaire pour couvrir les besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi.

² Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en vertu de la présente loi. Elle n'est toutefois pas remboursable, sauf lorsque le préjudice a été causé par la négligence ou la faute de la victime ou que la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

³ Le Conseil fédéral fixe le montant minimum de l'avance à verser en cas de décès.

Art. 52a Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des entreprises une taxe annuelle de surveillance qui couvre les coûts de la surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe de surveillance est fonction du nombre de véhicules-kilomètres, à moins qu'une loi spéciale n'en dispose autrement.

Art. 52b Informations déterminantes pour la sécurité

¹ L'OFT informe le public de son activité de surveillance.

² La loi du 17 décembre 2004 sur la transparence³⁷ ne s'applique pas aux rapports concernant les audits, les contrôles d'exploitation et les inspections de l'OFT ni aux autres documents officiels qui contiennent des données personnelles concernant la sécurité technique ou d'exploitation.

Art. 54, al. 1, première phrase

¹ Pour leurs activités relevant de la concession et de l'autorisation, les entreprises sont soumises aux art. 16 à 25^{bis} LPD³⁸

³⁷ RS 152.3

³⁸ RS 235.1

9. Loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure³⁹*Art. 15a* Autorité de surveillance

L'autorité de surveillance est:

- a. l'Office fédéral des transports (OFT) pour les entreprises publiques de navigation;
- b. l'autorité cantonale compétente pour les entreprises de navigation sans concession fédérale ni autorisation fédérale.

Art. 15b Informations déterminantes pour la sécurité

¹ L'OFT informe le public de son activité de surveillance.

² La loi du 17 décembre 2004 sur la transparence⁴⁰ ne s'applique pas aux rapports concernant les audits, les contrôles d'exploitation et les inspections de l'OFT ni aux autres documents officiels qui contiennent des données personnelles concernant la sécurité technique ou d'exploitation.

*Art. 15c et 15d**Ex-art. 15a et 15b**Art. 57* Taxe de surveillance

¹ L'OFT perçoit auprès des entreprises de navigation une taxe annuelle de surveillance qui couvre les coûts de la surveillance de l'exploitation.

² Le montant de la taxe est fonction du type et de la taille des bateaux.

II

¹ La présente loi est sujette au référendum.

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

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La Présidente de la Confédération, Simonetta Sommaruga
La Chancelière de la Confédération, Corina Casanova

³⁹ RS 747.201