

Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)

Projet

Modification du ...

*L'assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 23 février 2005¹,
arrête:*

I

La loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer² est modifiée comme suit:

Titre marginal

Les titres marginaux sont remplacés par des titres standards dans toute la loi.

Remplacement d'expressions

Ne concerne que le texte allemand.

Titre précédant l'art. 1

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application

¹ La présente loi s'applique à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par les entreprises ferroviaires, ainsi qu'aux rapports de ces derniers avec les autres entreprises de transports publics, les administrations publiques et les tiers.

² Les entreprises ferroviaires au sens de la présente loi sont des entreprises qui construisent ou exploitent l'infrastructure ferroviaire ou assurent le trafic ferroviaire et qui, par destination, sont à la disposition de chacun pour le transport des personnes et des marchandises et dont les véhicules sont guidés par des voies. Le Conseil fédéral décide de l'assujettissement des installations ferroviaires à la présente loi.

Art. 2

Abrogé

¹ FF 2005 2269

² RS 742.101

Art. 3 Expropriation

¹ Les entreprises ferroviaires au bénéfice d'une concession d'infrastructure selon l'art. 5 peuvent exercer le droit d'expropriation conformément à la législation fédérale quand, lors de l'octroi de la concession, il a été répondu affirmativement à la question de l'intérêt public selon l'art. 6, al. 1, let. a.

² La procédure d'expropriation ne sera applicable que si les efforts faits en vue d'acquérir les droits nécessaires de gré à gré ou d'obtenir un remembrement ont échoué.

³ Les droits sur le domaine ferroviaire ne peuvent pas être acquis par prescription.

Titres précédant l'art. 5

Chapitre 2 Entreprises ferroviaires

Section 1 Gestionnaires d'infrastructure

Art. 5, titre et al. 1 et 4

Concession d'infrastructure et agrément de sécurité

¹ Celui qui veut construire et exploiter une infrastructure ferroviaire a besoin d'une concession d'infrastructure (concession).

⁴ Pour exploiter l'infrastructure, il faut en outre un agrément de sécurité. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations pour les entreprises actives sur le plan régional.

Art. 6 Octroi, modification et renouvellement de la concession

¹ Le Conseil fédéral octroie la concession:

- a. si la construction et l'exploitation de l'infrastructure concernée représentent un intérêt public, ou
- b. si l'on peut s'attendre à ce que l'exploitation couvre ses coûts.

² De plus, l'octroi de la concession présuppose que:

- a. aucun intérêt public prépondérant ne s'y oppose, notamment en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage ou de coopération en matière de sécurité nationale;
- b. l'exploitation d'un chemin de fer sans fonction de desserte remplit les conditions requises par l'art. 11 de la loi fédérale du ... sur le transport des voyageurs³, et
- c. l'entreprise est inscrite au registre du commerce.

³ Le Conseil fédéral consulte les cantons concernés avant d'octroyer la concession.

⁴ 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.

³ RS ...; RO ... (FF 2005 2403)

⁵ La concession est octroyée pour une durée maximale de 50 ans. Elle peut être modifiée et renouvelée.

Art. 7 Transfert

¹ A la demande de l'entreprise ferroviaire 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. Les cantons intéressés doivent être entendus au préalable.

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

Art. 8, al. 2, let. d

² La concession est caduque:

- d. lorsque, lors de la liquidation forcée, l'entreprise ferroviaire ne peut, à une seconde enchère, être adjugée au plus offrant.

Art. 8a Octroi et renouvellement de l'agrément de sécurité (*nouveau*)

¹ L'office octroie l'agrément de sécurité.

² L'agrément de sécurité comprend l'acceptation du système de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et celle des mesures que ce dernier a prises pour garantir la sécurité de l'exploitation de ses lignes.

³ Il est octroyé pour cinq ans au maximum et peut être renouvelé.

Art. 8b Retrait (*nouveau*)

L'office peut retirer à tout moment, entièrement ou partiellement, l'agrément de sécurité sans indemnisation, si les conditions de son octroi ne sont plus remplies ou si les prescriptions de la loi ou de l'agrément sont enfreintes gravement ou à plusieurs reprises.

Titre précédant l'art. 8c

Section 2 Entreprises de transport ferroviaire

Art. 8c Autorisation d'accès au réseau et certificat de sécurité (*nouveau*)

¹ Celui qui veut effectuer un transport ferroviaire doit être en possession d'une autorisation en tant qu'entreprise de transport ferroviaire (autorisation d'accès au réseau) et d'un certificat de sécurité. Le Conseil fédéral peut prévoir des dérogations pour les entreprises actives sur le plan régional.

² Celui qui dispose d'une autorisation d'accès au réseau et d'un certificat de sécurité est habilité à effectuer des transports ferroviaires sur toutes ses propres lignes et sur les lignes étrangères pour lesquelles le certificat de sécurité est valable.

³ L'entreprise doit respecter les prescriptions légales suisses, notamment

- a. les prescriptions techniques et d'exploitation;
- b. les prescriptions sur les activités sécuritaires.

⁴ Est réservé le droit de transporter des voyageurs à titre régulier et professionnel, qui est accordé conformément aux art. 6 à 8 de la loi fédérale du ... sur le transport de voyageurs⁴.

Art. 8d Octroi et renouvellement de l'autorisation d'accès au réseau
(nouveau)

¹ L'office accorde l'autorisation d'accès au réseau lorsque l'entreprise:

- a. dispose d'une organisation suffisante et des connaissances et des expériences lui permettant de garantir une exploitation sûre et fiable;
- b. est performante sur le plan financier et dispose d'une couverture d'assurance suffisante;
- c. satisfait aux exigences en matière d'honorabilité des responsables de la gestion;
- d. respecte les prescriptions du droit du travail et les conditions de travail de la branche;
- e. a son siège en Suisse.

² L'autorisation est octroyée pour dix ans au maximum. Elle peut être renouvelée.

³ Si la reconnaissance réciproque a été convenue avec d'autres Etats, les autorisations étrangères sont également valables en Suisse.

Art. 8e Octroi et renouvellement du certificat de sécurité (nouveau)

¹ L'office octroie le certificat de sécurité.

² Le certificat de sécurité comprend l'acceptation du système de sécurité de l'entreprise de transport ferroviaire et celle des mesures que cette dernière a prises pour garantir la sécurité de l'exploitation de ses lignes. L'entreprise doit notamment prouver que

- a. ses employés ont les qualifications nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation;
- b. le matériel roulant répond aux exigences d'une exploitation sûre.

³ Le certificat de sécurité est octroyé pour cinq ans au maximum. Il peut être renouvelé.

⁴ RS ...; RO ... (FF **2005** 2403)

⁴ Si la reconnaissance réciproque a été convenue avec d'autres Etats, les certificats étrangers sont également valables en Suisse.

Art. 8f Retrait (nouveau)

L'office peut retirer à tout moment l'autorisation d'accès au réseau et le certificat de sécurité, entièrement ou partiellement, sans indemnisation, si les conditions de son octroi ne sont plus remplies ou si les prescriptions de la loi, de l'autorisation ou du certificat sont enfreintes gravement ou à plusieurs reprises.

Titre précédant l'art. 9

Section 3 Accès au réseau

Art. 9 Octroi de l'accès au réseau

¹ Les entreprises de transport qui ont reçu l'autorisation d'accéder au réseau ainsi qu'un certificat de sécurité pour les lignes à emprunter peuvent accéder sans discrimination à l'infrastructure du réseau concerné.

² 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.

³ Le Conseil fédéral peut accorder des dérogations à la hiérarchie des priorités définies à l'al. 2, compte tenu des impératifs de l'économie et de l'aménagement du territoire.

⁴ Il définit les autres principes de l'accès au réseau et règle les modalités.

Art. 9a Service d'attribution des sillons

¹ Afin de garantir l'accès non discriminatoire au réseau, le département établit un service indépendant d'attribution des sillons sous la forme d'un établissement de droit public ayant sa propre personnalité juridique.

² Le service d'attribution des sillons est formé d'un Conseil d'administration, d'une direction et d'un organe de révision.

³ La mise en œuvre du mandat stratégique quadriennal du Conseil fédéral, la fixation de l'organisation de l'attribution des sillons, la nomination et la révocation des membres de la direction ainsi que l'établissement du rapport de gestion soumis à l'approbation du Conseil fédéral comptent parmi les tâches inaliénables du conseil d'administration.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les règles de la présentation des comptes.

⁵ Le Conseil fédéral élit les membres du conseil d'administration pour une période de quatre ans renouvelable, il désigne le président. Si des raisons majeures l'exigent, il peut destituer à tout moment des membres du conseil d'administration. Il désigne l'organe de révision.

⁶ La direction exécute toutes les tâches qui ne sont pas réservées au Conseil d'administration.

⁷ Les contrats de travail du personnel du service d'attribution des sillons sont soumis à la législation sur le personnel de la Confédération. Le personnel est assuré à la caisse de pensions de la Confédération. Le service d'attribution des sillons est employeur au sens de l'art. 3, al. 2, de la loi du 24 mars 2000 sur le personnel de la Confédération, et de l'art. 3, let. c, de la loi fédérale du 23 juin 2000 régissant la Caisse fédérale de pensions.

⁸ Le budget et les comptes annuels du service d'attribution des sillons sont gérés indépendamment du budget et des comptes de la Confédération. Si le service d'attribution des sillons réalise un bénéfice, il doit l'employer pour constituer des réserves appropriées.

⁹ Le service d'attribution des sillons est exempté de tout impôt fédéral, cantonal et communal.

¹⁰ Le Conseil fédéral surveille le service d'attribution des sillons. Il dispose à tout moment d'un droit de regard sur tous les documents.

Art. 9b Tâches du service d'attribution des sillons

¹ Le service d'attribution des sillons est chargé notamment:

- a. d'établir l'horaire annuel du réseau sur la base des projets d'horaire des entreprises ferroviaires;
- b. d'analyser les goulets d'étranglement connus lors de l'attribution des sillons et de planifier l'augmentation de la capacité de l'infrastructure;
- c. d'attribuer les sillons ferroviaires;
- d. de fixer le montant de l'indemnité au sens de l'art. 9c qui doit être versée pour l'utilisation de l'infrastructure;
- e. d'encaisser et de verser aux gestionnaires de l'infrastructure les indemnités payables pour son utilisation.

² Il peut demander à consulter tous les documents des entreprises ferroviaires dans la mesure où cela est nécessaire pour l'accomplissement de ses tâches.

³ Il couvre ses coûts de vente des sillons par une redevance. Le Conseil fédéral fixe le montant de la redevance.

⁴ Les décisions du service d'attribution des sillons peuvent être contestées auprès de la commission d'arbitrage conformément à l'art. 40a. Les recours n'ont pas d'effet suspensif.

⁵ Le Conseil fédéral fixe les détails des tâches du service d'attribution des sillons et édicte les dispositions d'exécution. Il définit les informations que les gestionnaires de l'infrastructure doivent fournir régulièrement au service d'attribution des sillons. Il fixe les critères sur la base desquels il peut soustraire certains réseaux à la compétence du service d'attribution des sillons.

Art. 9c Droit à percevoir une indemnité (*nouveau*)

¹ Le gestionnaire d'infrastructure a le droit de percevoir une indemnité pour l'utilisation de son infrastructure.

² Le service d'attribution des sillons fixe l'indemnité de manière non discriminatoire sur la base des prescriptions de l'office. L'indemnité doit couvrir au moins les coûts marginaux occasionnés normalement par un tronçon aménagé de manière moderne. Lors de la fixation de l'indemnité, on doit notamment tenir compte des différentes causes des coûts des divers trafics, de la charge polluante des véhicules et de la demande.

³ En ce qui concerne le transport régulier des voyageurs, l'office fixe l'indemnité par analogie, cette indemnité peut aussi comprendre une part des produits du trafic.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les principes du calcul de l'indemnité et règle la publication des prix des sillons.

Art. 9d Convention (*nouveau*)

L'entreprise de transport ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure règlent dans une convention les modalités de l'accès au réseau. Si elles n'arrivent pas à se mettre d'accord, c'est la commission d'arbitrage qui tranche (art. 40a).

Titre précédant l'art. 10

Chapitre 3 Surveillance

Art. 10, al. 1

¹ La construction et l'exploitation des chemins de fer sont soumises à la surveillance du Conseil fédéral. Celui-ci peut limiter la surveillance de façon appropriée à l'égard des chemins de fer qui assurent essentiellement le trafic local ou se trouvent dans des conditions particulièrement simples et ne sont pas raccordés techniquement au réseau d'autres chemins de fer.

Art. 10a Taxe de surveillance (*nouveau*)

¹ Pour couvrir ses coûts de surveillance non couverts par des émoluments, l'office prélève auprès des entreprises soumises à sa surveillance une taxe annuelle de surveillance.

² Le calcul de la taxe se base sur les coûts de surveillance de l'office l'année précédente. Il tient compte notamment du type d'entreprise, du genre et du nombre des ouvrages et des installations, de leur longueur et de l'aménagement des installations d'infrastructure.

³ Le Conseil fédéral règle les détails, il détermine notamment les coûts de surveillance imputables.

Titre précédant l'art. 12

Abrogé

Art. 14

Abrogé

Art. 16 Traitement des données par l'office

¹ Dans l'exercice de son activité de surveillance, l'office est habilité à saisir les données auprès des entreprises ferroviaires et à les traiter.

² Il peut obtenir les données servant à l'établissement d'un permis auprès des personnes concernées et les traiter.

³ Afin de planifier les transports, l'office peut aussi exiger des entreprises ferroviaires qu'elles recensent et transmettent les données relatives aux tronçons. Il peut les publier si cela est nécessaire pour atteindre les objectifs et qu'il y ait un intérêt public majeur à le faire.

⁴ Après avoir procédé à un examen fondé sur le principe de la proportionnalité, il peut publier des données particulièrement sensibles lorsque ces données permettent de tirer des conclusions sur le respect, par l'entreprise, des prescriptions sécuritaires. Il peut notamment publier des informations concernant:

- a le retrait ou la révocation de concessions et d'autorisations;
- b des infractions aux dispositions concernant la protection des employés ou les conditions de travail.

⁵ Le Conseil fédéral règle les détails, notamment la forme de la publication.

Art. 16a Traitement des données par les entreprises ferroviaires
 concessionnaires (*nouveau*)

¹ Les dispositions de la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données⁵, relatives au traitement de données personnelles par des organes fédéraux (art. 16 à 25 LPD) sont applicables aux entreprises ferroviaires concessionnaires en ce qui concerne leurs activités concessionnaires.

² Les entreprises ferroviaires concessionnaires peuvent traiter des données personnelles si cela est nécessaire pour la sécurité de l'infrastructure, notamment pour la construction et l'exploitation de celle-ci. Cela vaut aussi pour les tiers qui assurent des tâches de ces entreprises. Ces dernières restent responsables du respect des prescriptions sur la protection des données.

³ Si une entreprise ferroviaire concessionnaire agit selon le droit privé, il y a lieu d'appliquer les dispositions sur le traitement des données personnelles par des particuliers (art. 12 à 15 LPD).

⁴ La surveillance est régie par l'art. 27 LPD.

⁵ Le Conseil fédéral règle les détails.

Art. 16b Vidéosurveillance (*nouveau*)

¹ Pour surveiller l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concessionnaires peuvent installer une vidéosurveillance.

² Elles peuvent en charger les tiers auxquelles elles ont confié des tâches de sécurité. Elles restent responsables du respect des prescriptions sur la protection des données.

³ Les signaux vidéo peuvent être enregistrés. En règle générale, ils doivent être analysés au plus tard le jour ouvrable qui suit l'enregistrement, puis détruits dans les 24 heures.

⁴ Les enregistrements ne peuvent être communiqués qu'aux autorités de poursuite pénale ou aux autorités auprès desquelles les entreprises ferroviaires concessionnaires déposent plainte ou font valeur des droits.

⁵ Le Conseil fédéral règle les détails.

Titres précédant l'art. 17

Chapitre 4 Planification, construction et exploitation

Section 1 Principes

Art. 17, al. 3 à 5

³ L'office édicte les prescriptions sur la circulation des trains.

⁴ Il gère un répertoire public de tous les véhicules immatriculés en Suisse et homologués conformément à la présente loi et à ses dispositions d'exécution.

⁵ 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'office.

Art. 17a Evaluation des aspects liés à la sécurité (*nouveau*)

¹ Lors des procédures d'autorisation, l'office évalue les aspects liés à la sécurité en fonction des risques et sur la base des expertises de sécurité ou de sondages.

² Il définit les objets pour lesquels la requérante doit fournir des expertises de sécurité.

Titre précédant l'art. 18

Section 2 Procédure d'approbation des plans

Art. 18, al. 2, let. b

² L'autorité chargée de l'approbation des plans est:

- b. pour les grands projets cités à l'annexe 1, le département.

Art. 18b Titre

Ouverture de la procédure

Art. 18g Titre

Elimination des divergences

Art. 18h Titre

Durée de validité, recours

Titre précédant l'art. 18n

Section 3 Zones réservées

Titre précédant l'art. 18q

Section 4 Alignements

Titre précédant l'art. 18u

Section 5 Indemnité pour les limitations de la propriété

Art. 18u Titre

Abrogé

Titre précédant l'art. 18v

Section 6 Remembrement

Art. 18v Titre

Abrogé

Titre précédant l'art. 18w

Section 7 Sécurité

Art. 18 w Autorisation d'exploiter

¹ Une autorisation d'exploiter est nécessaire pour les installations ferroviaires et les véhicules. L'office peut prévoir des dérogations.

² L'office octroie l'autorisation d'exploiter lorsque la requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet répond aux prescriptions déterminantes.

³ Il peut procéder à d'autres vérifications. L'entreprise ferroviaire met gratuitement à disposition le personnel et le matériel nécessaires, ainsi que les documents indispensables; elle fournit aussi les renseignements nécessaires.

Art. 18x Homologation de série (*nouveau*)

L'office octroie une homologation de série pour les véhicules, ainsi que pour les éléments des véhicules et des installations ferroviaires qui doivent être utilisés plusieurs fois de la même manière et dans la même fonction, lorsque la requérante a fourni le dossier de sécurité et que le projet correspond aux prescriptions déterminantes.

Art. 23 Prescriptions d'utilisation

Afin de garantir une exploitation régulière, l'entreprise ferroviaire est habilitée à édicter des prescriptions sur l'utilisation du domaine de la gare.

Titre précédant l'art. 23a

Section 8 Interopérabilité avec le système ferroviaire européen (*nouvelle*)

Art. 23a Principe

Les chemins de fer à voie normale qui servent au trafic international doivent, aux termes des dispositions de la présente section, remplir les conditions techniques et d'exploitation nécessaires à un trafic sûr et continu dans le système ferroviaire européen (interopérabilité).

Art. 23b Champ d'application

¹ Les dispositions de la présente section sont applicables à la construction, à l'équipement et au renouvellement:

- a. des lignes qui s'intègrent dans le système ferroviaire européen;
- b. des véhicules utilisés sur ces lignes.

² Le Conseil fédéral détermine les lignes qui s'intègrent dans le système ferroviaire européen à grande vitesse ou conventionnel.

³ Il peut intégrer d'autres lignes à voie normale au système ferroviaire européen conventionnel. Il peut déclarer certaines dispositions d'exécution techniques applicables aux autres lignes à voie normale.

Art. 23c Sous-systèmes

¹ Les sous-systèmes qui doivent être utilisés dans le domaine de l'interopérabilité ne peuvent être mis en service que si l'office a octroyé une autorisation d'exploiter selon l'art. 18w.

² L'autorisation d'exploiter est accordée lorsque:

- a. les exigences de l'art. 18w sont remplies;
- b. le sous-système, y compris ses interfaces, répond aux exigences essentielles et aux dispositions d'exécution techniques;
- c. les déclarations et attestations de conformité nécessaires sont disponibles.

³ Une nouvelle autorisation d'exploiter est nécessaire après un nouvel équipement ou un renouvellement.

⁴ En cas de nouvel équipement ou de renouvellement, l'office décide des dérogations.

Art. 23d Mise sur le marché de constituants d'interopérabilité

¹ Les éléments de construction qui sont intégrés dans des sous-systèmes (constituants d'interopérabilité) ne peuvent être mis sur le marché que si:

- a. ils répondent aux exigences essentielles et aux dispositions d'exécution techniques, et si
- b. les déclarations et attestations de conformité nécessaires sont disponibles.

² Celui qui met sur le marché des constituants d'interopérabilité doit pouvoir prouver que les exigences essentielles sont remplies.

Art. 23e Contrôle a posteriori (surveillance du marché) des constituants d'interopérabilité

¹ L'office exerce une surveillance axée sur les risques pour vérifier que les constituants d'interopérabilité mis sur le marché répondent aux exigences essentielles.

² A cette fin, il peut:

- a. exiger les certificats et les informations nécessaires;
- b. prélever des échantillons;
- c. effectuer ou faire effectuer des contrôles;
- d. visiter pendant l'horaire de travail usuel les locaux des personnes chargées de donner des renseignements;

- e. exiger que les documents ou les renseignements soient rédigés dans l'une des langues officielles.

³ Il peut exiger que l'Administration des douanes lui fournisse, pour une durée déterminée, des informations sur l'importation de constituants d'interopérabilité désignés avec précision.

⁴ Si un constituant d'interopérabilité ne correspond pas aux prescriptions, l'office décide des mesures à prendre. Il peut notamment suspendre la mise sur le marché ou l'exploitation, décider le rappel, la saisie ou la réquisition et publier les mesures qu'il a prises.

Art. 23f Compétence

¹ Le Conseil fédéral fixe les exigences essentielles et les dispositions d'exécution techniques pour les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité; ce faisant, il tient compte du droit international.

² En accord avec le Secrétariat d'Etat à l'économie, l'office indique les normes techniques qui permettent de concrétiser les exigences et les dispositions d'exécution techniques essentielles. Dans la mesure du possible, il indique des normes harmonisées au niveau international.

Art. 23g Conformité aux exigences essentielles

¹ Lorsque des sous-systèmes ou des constituants d'interopérabilité sont établis ou fabriqués selon les normes techniques visées à l'art. 23f, al. 2, on suppose que les exigences et les dispositions d'exécution techniques essentielles sont remplies.

² Celui qui veut mettre en service ou commercialiser des constituants d'interopérabilité qui ne correspondent pas aux normes techniques visées par l'art. 23f, al. 2, doit pouvoir prouver que les exigences et les dispositions d'exécution techniques essentielles sont remplies d'une autre manière.

Art. 23h Evaluation de la conformité

¹ La preuve qu'un sous-système ou un constituant d'interopérabilité répond aux exigences et aux dispositions d'exécution techniques essentielles doit être fournie par l'attestation de conformité délivrée par un service d'évaluation de la conformité.

² Les services d'évaluation de la conformité doivent:

- a. être accrédités en Suisse et disposer d'une assurance responsabilité civile, ou
- b. être nommés par un Etat membre de la Communauté européenne.

³ Les attestations de conformité établies par des services d'évaluation de la conformité d'un Etat membre de la Communauté européenne sont reconnues dès qu'un accord avec la Suisse le prévoit.

Art. 23i Service étatique d'évaluation de la conformité

Le Conseil fédéral peut instituer un service d'évaluation de la conformité, indépendant de l'office. Il doit être accrédité en Suisse.

Art. 23k Traitement des données

L'office est habilité à recenser auprès des entreprises ferroviaires les données nécessaires pour l'interopérabilité, à les traiter et à les publier.

Titre précédant l'art. 24

Section 9

Croisements entre des routes publiques et des chemins de fer

Art. 24 Titre

Autorisation

Art. 25 Titre

Frais

Art. 26 Titre et al. 1

Modifications aux croisements existants

¹ Lorsqu'un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur ou supprimé par suite du déplacement de la route, les frais de toutes les modifications des installations ferroviaires et routières seront supportés:

- a. par l'entreprise ferroviaire, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic ferroviaire;
- b. par le propriétaire de la route, si la modification est provoquée surtout par les besoins du trafic routier.

Art. 28 Titre

Nouvelles routes privées

Titre précédant l'art. 33

Section 10 Collaboration entre les chemins de fer

Art. 33 Gares de jonction

¹ Lorsque des infrastructures de plusieurs entreprises ferroviaires ont le même écartement et les mêmes normes techniques et qu'elles se rencontrent, les entreprises désignent qui construit et exploite le nœud. Si elles ne peuvent pas se mettre d'accord, c'est l'office qui tranche.

² La limite de propriété et d'exploitation entre les infrastructures des deux entreprises se situe en règle générale en dehors du nœud proprement dit. Les entreprises concernées la placent de manière qu'il soit possible de délimiter clairement les responsabilités.

³ La construction et l'exploitation du nœud ne doivent pas désavantager le trafic en provenance et à destination de l'infrastructure adjacente par rapport au trafic en provenance et à destination de la propre infrastructure.

⁴ Les entreprises rédigent une convention sur les prestations réciproques pour l'exploitation du nœud et des tronçons adjacents.

Art. 34 Raccordement technique et d'exploitation

¹ Toute entreprise ferroviaire est tenue, tant du point de vue technique que de l'exploitation, de se prêter à la jonction avec un chemin de fer de manière 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.

² Les entreprises règlent dans une convention écrite l'utilisation commune des bâtiments, installations et des équipements ainsi que les prestations réciproques qui ne relèvent pas de l'accès au réseau.

Art. 35 Jonction avec d'autres entreprises des transports publics

L'art. 34, al. 1, let. a, et 2, s'applique par analogie à la jonction entre les chemins de fer et les autres entreprises de transports publics.

Art. 36 Prise en charge de tâches d'ordre supérieur

¹ Lorsqu'une entreprise prend en charge des tâches d'exploitation ou de développement d'infrastructure d'ordre supérieur, elle fixe les tâches, la consultation et la répartition des coûts par un contrat écrit et conclu avec toutes les entreprises qui gèrent une infrastructure ferroviaire. Si les entreprises ne parviennent pas à trouver un accord, c'est l'office qui tranche.

² Si, lors de travaux de développement, y compris lors de la définition de normes, il est nécessaire de consulter des entreprises de transport ferroviaire, il y a lieu de consulter sans discrimination toutes les entreprises concernées.

Titre précédant l'art. 38

Section 11 Interruption de l'exploitation

Art. 38 Titre

Abrogé

Titre précédant l'art. 39

Section 12 Entreprises accessoires

Art. 39

¹ L'entreprise ferroviaire qui gère l'infrastructure est autorisée à installer des entreprises accessoires à but commercial dans les gares, pour autant que ces entreprises répondent aux besoins des clients des chemins de fer.

² L'entreprise ferroviaire qui assure le trafic est autorisée à installer dans les trains des entreprises accessoires à but commercial.

³ Les services définis comme entreprises accessoires par les entreprises ferroviaires ne sont pas soumis aux prescriptions cantonales et communales sur les heures d'ouverture et de fermeture. En revanche, ils 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.

Titre précédant l'art. 40

Section 13 Litiges

Art. 40, al. 1, phrase introductive, let. d et al. 2

¹ Après avoir consulté les intéressés, l'office règle les litiges relatifs aux questions suivantes:

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

² Il 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, al. 2, 21, al. 2, et 25 à 35).

Art. 40a

¹ Le Conseil fédéral forme une Commission d'arbitrage conformément aux art. 71a à 71c de la loi sur la procédure administrative⁶.

⁶ RS 172.021

² La Commission d'arbitrage statue sur les litiges survenant entre les entreprises ferroviaires en ce qui concerne l'octroi de l'accès au réseau et les recours contre les décisions du service d'attribution des sillons.

³ Elle peut ouvrir des enquêtes d'office et statuer lorsqu'il y a lieu de supposer que l'accès au réseau est entravé ou attribué de manière discriminatoire.

Titre précédant l'art. 41

Chapitre 5

Prestations particulières en faveur des administrations publiques

Art. 42, titre et al. 2

Défense nationale

² La Confédération supporte les frais des mesures requises.

Art. 48 al. 5

Abrogé

Titre précédant l'art. 49

Chapitre 6 Financement de l'infrastructure

Art. 49 Réseau de base et réseau complémentaire

¹ En vue du financement de l'infrastructure, les tronçons ferroviaires exploités par les entreprises ferroviaires au bénéfice d'une concession sont attribués au réseau de base ou au réseau complémentaire. L'annexe 2 règle les détails. Les nœuds qui relient le réseau de base et le réseau complémentaire ainsi que les fonctions centrales pour l'ensemble du réseau, sont attribués intégralement au réseau de base.

² En modifiant l'annexe 2, le Conseil fédéral peut:

- a. attribuer des tronçons du réseau complémentaire au réseau de base lorsque des passages de frontière sont rouverts;
- b. attribuer des tronçons nouveaux ou réaménagés au réseau de base lorsqu'ils remplissent les fonctions de tronçons du réseau de base.

Art. 50 Financement ordinaire et financement spécial

¹ Le financement ordinaire comprend l'indemnisation des coûts non couverts planifiés, y compris les amortissements, ainsi que la mise à disposition des fonds d'investissement nécessaires excédant ces coûts.

² Il sert en premier lieu à maintenir le bon état de l'infrastructure ferroviaire et à l'adapter aux exigences du trafic ainsi qu'au dernier état de la technique. Les responsables visés à l'art. 51 définissent l'ampleur des mesures souhaitées.

³ Les investissements pour des objets dont les gains ne sont pas portés au crédit du compte d'infrastructure sont exclus de ce financement.

⁴ La Confédération et les cantons assurent les autres investissements au moyen de financements spéciaux. Ils demandent l'accord des responsables visés à l'art. 51.

Art. 51 Répartition des charges entre la Confédération et les cantons

¹ Le financement ordinaire du réseau de base est du ressort de la Confédération. Il comprend l'équipement minimal des gares. Le Conseil fédéral définit l'équipement minimal.

² Les cantons assurent le financement ordinaire du réseau complémentaire dans la mesure où il est d'intérêt public.

³ Dans les agglomérations, les cantons confient cette tâche à des associations spécifiques compétentes pour le financement du trafic.

Art. 52 Formes de financement

¹ Lorsqu'ils excèdent les fonds d'amortissement et les réserves de liquidité disponibles, les investissements sont financés par des prêts sans intérêt conditionnellement remboursables. Si les fonds d'amortissement disponibles dépassent les investissements, ils doivent servir à rembourser les prêts conditionnellement remboursables en cours.

² Les prêts fédéraux conditionnellement remboursables, existants et nouveaux, peuvent être convertis en capital-actions sous réserve des décisions ad hoc de l'Assemblée générale de l'entreprise ferroviaire. La Confédération peut participer aux adaptations du bilan en renonçant aux prêts.

Art. 53 Plafond des dépenses, objectifs politiques

¹ Tous les quatre ans, l'Assemblée fédérale fixe un plafond des dépenses pour le financement ordinaire du réseau de base et décide de sa répartition. Ce plafond est pris en compte lors de la discussion annuelle du budget de la Confédération.

² Conjointement au plafond des dépenses, l'Assemblée fédérale détermine les objectifs politiques du réseau ferroviaire sur la base d'une proposition élaborée par l'office avec les entreprises ferroviaires. Elle détermine quels sont les investissements compris dans le plafond des dépenses quand leurs objectifs vont au-delà de ceux de l'art. 50, al. 2.

³ Au même moment, les entreprises ferroviaires qui possèdent ou exploitent des tronçons du réseau de base présentent un rapport sur les quatre années précédentes.

Art. 54 Conventions sur les prestations

¹ Sur la base des objectifs politiques et du plafond des dépenses fixé, l'office passe avec chacune des entreprises propriétaires ou exploitantes des tronçons du réseau de base une convention sur les prestations ayant la même durée que le plafond des dépenses.

² La convention sur les prestations ne peut pas être modifiée unilatéralement. Elle justifie, dans des cas particuliers, les prestations garanties par des décisions ayant force exécutoire au sens de l'art. 24f, al. 2, de la loi du 6 octobre 1989 sur les finances de la Confédération⁷.

Art. 55 Examen de la fourniture des prestations

L'efficacité et l'efficacé des prestations sont mesurées au moyen d'un système d'indices uniforme. Lorsqu'une entreprise dépense plus que les autres sans pouvoir fournir de motif concret, ces dépenses supplémentaires doivent être prises en compte dans la prochaine convention sur les prestations.

Titre précédant l'art. 56

Abrogé

Art. 56 Investissements pour les véhicules

Lorsque des adaptations techniques de l'infrastructure nécessitent des investissements en véhicules qui n'apportent pas à l'entreprise un avantage de même valeur, ou lorsque des investissements en véhicules permettent des économies importantes sur l'infrastructure, la Confédération peut les financer par des aides financières ou des prêts sans intérêts. Les dépenses doivent être couvertes par le plafond des dépenses. L'office passe un contrat de subvention avec les entreprises concernées.

Art. 57

Abrogé

Titre précédant l'art. 59

Chapitre 7 Aide en cas de grandes catastrophes naturelles

Art. 59

En cas de graves dommages causés par les forces naturelles, la Confédération peut accorder aux entreprises ferroviaires des aides financières pour la remise en état ou le remplacement d'installations endommagées ou démolies, ainsi que pour les travaux de déblaiement.

Art. 60

Abrogé

Art. 61

Abrogé

⁷ RS 611.0

Art. 61a

Abrogé

Titre précédant l'art. 62

Chapitre 8 Séparation des transports et de l'infrastructure

Art. 62 Délimitation de l'infrastructure

¹ L'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment:

- a. la voie;
- b. les installations d'alimentation en courant (y compris les sous-stations et les redresseurs de courant);
- c. les installations de sécurité;
- d. les installations d'accueil;
- e. les installations publiques de chargement;
- f. les gares de triage;
- g. les bâtiments de service et les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à f.

² Les constructions, équipements et installations liés à l'exploitation de l'infrastructure, mais qui ne font toutefois pas l'objet de l'accès au réseau, peuvent également être rattachés à l'infrastructure. Il s'agit, notamment:

- a. des installations destinées à l'entretien journalier du matériel roulant;
- b. des sous-stations et des lignes de transport;
- c. des installations de vente;
- d. des locaux des entreprises accessoires;
- e. des locaux de service pour les entreprises de transports ferroviaires;
- f. des logements de fonction;
- g. des véhicules moteurs de manœuvre en dehors des gares de triage.

³ La fourniture de services de transport en trafic marchandises et voyageurs ne fait pas partie de l'infrastructure.

Art. 63 Exploitation de l'infrastructure

L'exploitation et l'entretien des installations et équipements mentionnés à l'art. 62 font également partie de l'infrastructure.

Art. 64 Organisation

¹ L'entreprise de chemin de fer doit séparer l'infrastructure, quant à l'organisation, du reste de l'entreprise et la rendre indépendante. L'office peut libérer de cette obligation les chemins de fer à voie étroite et les petites entreprises.

² L'infrastructure mentionnée à l'art. 62, al. 2, ainsi que les prestations de service y afférentes peuvent, sur le plan de l'organisation, être séparées de l'infrastructure. Leurs coûts doivent être facturés intégralement aux bénéficiaires des prestations.

Art. 65 Exonération fiscale

L'infrastructure au sens de l'art. 62, al. 1 et 2, est exonérée de l'impôt immobilier communal et cantonal.

Titre précédant l'art. 66

Chapitre 9 Comptabilité

Art. 66 Principes

¹ Sous réserve des dispositions de la présente loi, la comptabilité des entreprises ferroviaires est régie par la section 7 de la loi fédérale du ... sur le transport des voyageurs⁸.

² L'infrastructure doit être séparée des autres activités dans les comptes de l'entreprise de chemin de fer. Les entreprises qui possèdent ou exploitent des tronçons du réseau de base conformément à l'art. 49 doivent présenter un bilan séparé pour l'infrastructure.

³ Le compte des immobilisations de l'infrastructure est tenu en valeurs brutes. Les installations et parties d'installations remplacées doivent être radiées du compte.

Art. 67 Utilisation des bénéfices et rémunération du capital propre

La distribution des bénéfices et la rémunération du capital propre à la charge du compte de résultats de l'infrastructure ne sont pas autorisées. Le bénéfice doit toujours être mis entièrement en réserve.

Art. 70 à 72 et 74

Abrogés

⁸ RS ...; RO ... (FF 2005 2403)

Titre précédant l'art. 75

Chapitre 10 Droit d'achat des collectivités

Art. 75 Droit d'achat dans l'intérêt du pays

¹ Si elle estime que l'intérêt national l'exige, la Confédération peut acquérir à sa valeur comptable l'infrastructure de toute entreprise ferroviaire concessionnaire. Les prêts octroyés à l'entreprise par la Confédération sont déduits du prix d'achat.

² Le droit d'achat au sens de l'al. 1 appartient aussi aux cantons et aux communes auxquels il est réservé en vertu de la concession. Si des cantons ou des communes ont acquis un chemin de fer, la Confédération peut exiger qu'il lui soit cédé aux conditions prévues par la présente loi.

Art. 76 à 78

Abrogés

Titre précédant l'art. 80

Chapitre 11 Activités impliquant la sécurité dans le domaine ferroviaire

Art. 80 Examen d'aptitude

Le Conseil fédéral peut prescrire que:

- a. les personnes qui exercent une fonction déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire doivent subir un examen d'aptitude théorique et pratique; le Conseil fédéral peut prévoir la délivrance d'un permis après la réussite à l'examen;
- b. les personnes en formation en vue d'une activité mentionnée à la let. a doivent être munies d'un permis d'apprenti délivré par l'office;
- c. les personnes en formation en vue de l'exercice d'une activité mentionnée à la let. a doivent remplir des exigences personnelles et professionnelles déterminées.

Art. 81 Inaptitude au service

Quiconque n'est pas en état de fournir l'effort corporel et mental nécessaire du fait de l'influence de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments ou pour toute autre raison, est inapte au service et ne peut exercer pendant cette période une activité impliquant la sécurité dans le domaine ferroviaire.

Art. 82 Constatation de l'incapacité au service

¹ Les personnes qui exercent une fonction déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire peuvent être soumises à un alcootest.

² Lorsque la personne concernée donne des signes d'incapacité au service et que ceux-ci ne s'expliquent pas ou pas entièrement par l'influence de l'alcool, elle peut être soumise à d'autres tests préalables, notamment à des analyses d'urine, de salive, de sueur, de cheveux et d'ongles.

³ Il y a lieu d'ordonner une prise de sang lorsque:

- a. des signes d'incapacité au service sont apparents, ou que
- b. la personne refuse de se soumettre à l'alcootest, s'y soustrait ou le fait échouer.

⁴ Lorsque des raisons majeures l'imposent, la prise de sang peut être effectuée contre la volonté de la personne soupçonnée. D'autres moyens de preuves pour la constatation de l'incapacité au service restent réservés.

Art. 83 Retrait du permis

¹ Si une personne qui exerce une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire se trouve dans un état qui exclut l'exercice de ladite activité en toute sécurité, l'activité doit lui être interdite aussi longtemps que nécessaire; en outre, son permis doit lui être retiré.

² Le permis retiré doit être remis immédiatement à l'autorité qui l'a établi; celle-ci statue sans délai sur le retrait. Jusqu'à sa décision, la confiscation du permis a valeur de retrait.

Art. 84 Compétences

Ont compétence pour ordonner et exécuter les mesures visées aux art. 82 et 83:

- a. les personnes ou les unités d'entreprise désignées par les entreprises;
- b. les autorités déclarées compétentes par les cantons;
- c. l'office;
- d. la police des transports si elle est mandatée par les organes compétents au sens des let. a à c.

Art. 85 Dispositions d'exécution

¹ Le Conseil fédéral:

- a. détermine la concentration d'alcool dans le sang à partir de laquelle, indépendamment d'autres preuves et de la résistance individuelle à l'alcool, l'incapacité au service aux termes de l'art. 81 est supposée (état d'ébriété) et la concentration à partir de laquelle elle est caractérisée;

- b. détermine la concentration d'autres substances influençant négativement l'aptitude au service à partir de laquelle, indépendamment d'autres preuves et de la résistance individuelle l'incapacité au service aux termes de l'art. 81 est supposée;
- c. édicte des prescriptions sur les tests préalables (art. 82, al. 2), la procédure à suivre pour l'alcootest et la prise de sang, l'évaluation de ces tests et l'examen médical supplémentaire de la personne soupçonnée d'être inapte au service;
- d. peut prescrire que, pour constater une toxicodépendance diminuant l'aptitude au service d'une personne, les prélèvements mentionnés à l'art. 82, à savoir de sang, d'urine, de salive, de sueur, de cheveux et d'ongles, fassent l'objet d'une analyse;
- e. détermine les exigences personnelles, techniques et organisationnelles auxquelles doivent satisfaire les personnes et les unités d'entreprise désignées à l'art. 84, let. a.

² Il définit les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire.

Titre précédant l'art. 86

Chapitre 12 Dispositions pénales et mesures administratives

Art. 86 Contraventions

Toute personne qui aura pénétré ou circulé intentionnellement sans autorisation dans une zone d'exploitation ferroviaire, qui l'aura perturbée d'une manière quelconque ou qui aura enfreint les prescriptions sur l'utilisation du domaine de la gare sera passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 10 000 francs.

Art. 86a Infractions aux prescriptions sur la construction et l'exploitation

¹ Sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire selui qui, intentionnellement ou par négligence:

- a. aura exécuté ou fait exécuter un projet de construction sans l'approbation des plans prescrite par l'art. 18 ou au mépris des conditions, charges ou prescriptions résultant de ladite procédure;
- b. aura mis ou fait mettre en exploitation une installation sans l'autorisation d'exploiter prescrite par l'art. 18w ou au mépris des conditions, charges ou prescriptions de ladite autorisation;
- c. aura contrevenu à une concession fondée sur la base de la présente loi;
- d. aura contrevenu à une décision rendue ou prise à son encontre en vertu de la présente loi ou de ses dispositions d'exécution et faisant état des dispositions pénales du présent article;
- e. aura contrevenu à une disposition d'exécution dont la violation est déclarée punissable par le Conseil fédéral.;

² Si des actes punissables au sens de l'al. 1 ont été commis dans le cadre de l'activité d'une personne morale de droit public ou privé ou d'une société commerciale, les dispositions pénales sont applicables aux personnes qui ont agi ou auraient dû agir pour la personne morale, cette dernière ou la société commerciale étant solidairement co-responsables de l'amende et des frais.

Art. 87 Exercice d'une activité déterminante pour la sécurité dans un état d'incapacité au service

¹ Quiconque aura exercé en état d'ébriété une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire sera sanctionné par une amende. La sanction est une peine privative de liberté de trois ans au plus ou une peine pécuniaire si la concentration d'alcool dans le sang est caractérisée (art. 85, al. 1, let. a).

² Quiconque est incapable au service au sens de l'art. 81, du fait de l'influence de stupéfiants ou de médicaments ou pour d'autres raisons et aura exercé dans cet état une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

³ Tout supérieur qui aura provoqué intentionnellement un des actes décrits aux al. 1 et 2 ou n'aura pas fait tout son possible pour l'empêcher sera passible des mêmes peines.

Art. 87a Entrave aux mesures de constatation de l'incapacité au service

¹ Quiconque aura exercé une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine ferroviaire et se sera opposé ou soustrait à une prise de sang, à un alcootest ou à tout autre examen préliminaire régi par le Conseil fédéral, ces mesures étant ordonnées ou devant l'être selon toute vraisemblance, ou se sera opposé ou soustrait à un examen médical supplémentaire, ou aura entravé l'une ou l'autre de ces mesures, sera passible d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire.

² Tout supérieur qui aura provoqué intentionnellement un des actes décrits à l'al. 1 ou n'aura pas fait tout son possible pour l'empêcher sera passible des mêmes peines.

Art. 88 Poursuite d'office

Les actes punissables selon le code pénal⁹ sont poursuivis d'office lorsqu'ils sont commis par les personnes suivantes dans l'exercice de leurs fonctions:

- a. les employés des entreprises ferroviaires concessionnaires ou
- b. les personnes qui sont chargées d'une tâche à la place des employés visés par la let. a.

⁹ RS 311.0

Art. 88a Compétence

¹ Il appartient aux cantons de poursuivre et de juger les infractions commises contre les dispositions mentionnées dans le présent chapitre.

² Les jugements et les décisions de non-lieu doivent être transmis gratuitement et sans tarder, dans leur forme intégrale, au Ministère public de la Confédération, à l'intention de l'office.

Art. 89 Mesures administratives

¹ L'office peut donner des avertissements en cas d'infraction à la présente loi ou à ses dispositions d'exécution.

² Il peut retirer des autorisations ou des permis provisoirement ou définitivement, ou en restreindre la validité:

- a. lorsqu'il y a infraction à la présente loi ou à ses dispositions d'exécution;
- b. lorsque les restrictions ou charges liées à l'octroi de l'autorisation ou du permis ne sont pas observées.

³ Il retire les autorisations et permis lorsque les conditions légales de leur octroi ne sont plus remplies.

⁴ Sur requête de l'office, les employés, les délégués ou les membres des organes d'une entreprise ferroviaire concessionnaire qui, dans l'exécution de leurs fonctions, ont donné lieu à plusieurs reprises à des plaintes fondées doivent être relevés de leurs fonctions.

⁵ Les mesures visées aux al. 1 à 4 peuvent être prises indépendamment de l'ouverture et de l'issue d'une procédure pénale.

Art. 89a Obligation d'annoncer

Les autorités pénales et policières doivent signaler aux autorités compétentes toutes les infractions qui pourraient entraîner une mesure mentionnée à l'art. 89.

Titre précédant l'art. 91

Chapitre 13 Dispositions transitoires et finales

Art. 91 Titre et al. 3 et 4 (nouveaux)

Validité des anciennes concessions

³ Sauf indication contraire de la concession octroyée avant 1999, cette dernière est valable jusqu'à sa date d'expiration aussi bien en ce qui concerne la construction et l'exploitation de l'infrastructure que pour le transport régulier de voyageurs au sens de l'art. 6 de la loi fédérale du ... sur le transport de voyageurs¹⁰.

¹⁰ RS ...; RO ... (FF 2005 2403)

⁴ Les concessions d'infrastructure qui ont été octroyées avant l'entrée en vigueur de la présente disposition présentent un intérêt public au sens de l'art. 6, al. 1, let. a, lorsqu'elles bénéficient d'indemnités versées au titre de l'infrastructure.

Art. 94

Abrogé.

Art. 95 Application de la législation ferroviaire à d'autres entreprises

S'il apparaît opportun d'unifier le droit applicable aux différentes entreprises de transport, le Conseil fédéral est autorisé à étendre l'application des dispositions de la présente loi ou d'autres lois relatives aux chemins de fer à des services de transport exploités en complément ou en remplacement du chemin de fer, par celui-ci ou par d'autres entreprise.

Dispositions transitoires de la modification du 24 mars 1995¹¹

Abrogées

Dispositions transitoires de la modification du 20 mars 1998¹²

Abrogées

Dispositions transitoires relatives à la modification du ...

¹ Si un sous-système visé à l'art. 23c répond aux exigences fondamentales, on peut, jusqu'au 31 décembre 2008, en apporter la preuve par un autre moyen que par les attestations de conformité délivrées par les services d'évaluation de la conformité.

² L'infrastructure ferroviaire des CFF à la date de l'entrée en vigueur du présent article est considérée comme concessionnaire jusqu'au 31 décembre 2020. Toute modification et renouvellement sont régis par les dispositions de la présente loi.

³ Le Conseil fédéral fixe le bilan d'ouverture du service d'attribution des sillons en vertu de l'art. 9a.

II

¹ L'ancienne annexe devient annexe 1 conformément à l'annexe.

² La loi est augmentée d'une annexe 2 supplémentaire conformément à l'annexe.

¹¹ RO 1995 3680; FF 1994 I 485

¹² RO 1998 2835; FF 1997 I 853

III

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral décide de l'entrée en vigueur.

1. Projets des chemins de fer fédéraux suisses

<i>Tronçon/Ligne</i>	<i>Tronçon/Projet partiel</i>
Vauderens–Villars-sur-Glâne	tout le tronçon
Mattstetten–Rothrist	tout le tronçon
Olten–Muttenz	tout le tronçon
Zurich aéroport–Winterthour	tout le tronçon
Genève–Lausanne	boucle GEAP–Mies
Lausanne–Yverdon	Eclépens–Tunnel du Mormont
Grandson–Boudry	Onnens–Vaumarcus
Olten–Aarau	Däniken–Aarau (excl.)
Zurich (gare principale)–Thalwil	tout le tronçon
Salquenen–Loèche	tout le tronçon
Zurich (gare principale)–Oerlikon	tout le tronçon
Winterthour–Weinfelden	traversée de la Thour
Zurich–Coire	Mühlehorn–Tiefenwinkel

2. Projets des autres entreprises ferroviaires concessionnaires

<i>Entreprise</i>	<i>Tronçon</i>
Berne–Neuchâtel	Bümpliz Nord–Rosshäusern
Vallée de la Gürbe–Berne–Schwarzenbourg	Fischermätteli–Toffen
Vallée de la Sihl–Zurich–Uetliberg	Giesshubel–Langnau am Albis
Chemins de fer du Jura	Glovelier–Delémont
Chemins de fer rhétiques	introduction souterraine du chemin de fer Coire–Arosa dans la gare de Coire
Bremgarten–Dietikon	introduction souterraine du BD à Dietikon

3. Projets mis à l'enquête conformément à l'art. 12 de l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin¹³

¹³ RS 742.104

