

**Message  
relatif à une loi fédérale sur les voies  
de raccordement ferroviaires**

du 14 novembre 1988

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons un projet de loi fédérale sur les voies de raccordement ferroviaires et vous proposons de l'adopter.

Simultanément, nous vous proposons de classer la motion suivante:

1985 M 85.350 Voies de raccordement. Révision de la loi  
(N 21. 6. 1985).

Veuillez agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

14 novembre 1988

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Buser

## Condensé

*Les rapports entre les chemins de fer et les entreprises raccordées à leur réseau sont actuellement réglés par la loi fédérale du 19 décembre 1874 (RS 742.141.5) concernant les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels. Cette loi a donné satisfaction dans son principe et dans son application; mais elle correspond à l'esprit de l'époque où le chemin de fer occupait une place prépondérante.*

*Aujourd'hui, la situation est inversée; la position dominante du chemin de fer est battue en brèche du fait de la concurrence de la route. Pour rester compétitif, le chemin de fer doit aller au-devant de la clientèle, en lui offrant ses services, comme au-devant d'un partenaire. Les voies de raccordement sont un moyen efficace d'y parvenir. Un des objectifs de la politique commerciale du chemin de fer est d'en faciliter la construction et l'exploitation. La législation doit donc être modifiée en conséquence.*

*Elément important du trafic des marchandises par le rail, les voies de raccordement ferroviaires doivent, en ce qui concerne la desserte et l'équipement de terrains industriels, être traitées autant que possible de façon semblable à la route.*

*Le projet est destiné à remplacer la loi actuelle et à satisfaire aux exigences nouvelles en matière économique et juridique. Il ménage aux parties contractantes le maximum de liberté.*

*Les principales innovations du projet portent sur l'introduction d'un droit de passage nécessaire et d'un droit d'expropriation, qui permettront de réaliser de nouvelles voies de raccordement.*

*Le projet contient, en outre, des dispositions relatives aux exigences techniques; celles-ci doivent assurer une application uniforme des prescriptions ferroviaires et garantir la sécurité. La construction et l'exploitation des voies de raccordement sont soumises à la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer.*

*La nouvelle loi règle la procédure applicable à la construction de ces installations. Tout ce qui touche aux exigences de la technique ferroviaire est du ressort de l'autorité de surveillance des chemins de fer; en revanche, la procédure d'autorisation de construire elle-même est régie par le droit cantonal.*

*Enfin, le projet définit les règles de la protection juridique, notamment les dispositions de procédure applicables, ainsi que les autorités compétentes selon la nature des litiges (autorité de surveillance, juge civil). En outre, il réserve, selon le cas, la procédure fédérale d'expropriation.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 La législation actuelle

Les voies de raccordement ferroviaires sont actuellement régies par la loi fédérale du 19 décembre 1874 (RS 742.141.5) concernant les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels.

Depuis son entrée en vigueur, le 8 avril 1875, la loi n'a subi aucune modification. Seul l'article 13 a été abrogé par l'article 128, chiffre 4 de la loi fédérale du 13 juin 1911 (RS 832.10) sur l'assurance-maladie et l'article 44, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale du 20 mars 1981 (RS 832.20) sur l'assurance-accidents, en tant qu'il concerne la responsabilité civile incombant aux établissements industriels envers leurs travailleurs assurés obligatoirement.

Essentiellement grâce à l'obligation de consentir au raccordement qui y était consacrée, la loi a permis le développement de ces voies pendant plus de 100 ans, surtout après la Seconde Guerre mondiale. Ne comportant que peu de dispositions de droit impératif, la loi a amené les partenaires à régler eux-mêmes leurs rapports. Ces rapports sont d'ailleurs, pour la plupart, soumis aux conditions générales de construction, d'utilisation et de sécurité fixées par les Chemins de fer fédéraux, et que les entreprises concessionnaires appliquent également sur leur réseau. L'exécution des contrats entre les chemins de fer et les raccordés n'a donné lieu qu'à de rares arrêts du Tribunal fédéral. Ceux-ci portaient essentiellement sur des questions de responsabilité civile et de procédure.

Bien que la loi prévoie l'obligation de consentir au raccordement, celui qui demandait à être raccordé dépendait souvent du bon vouloir du chemin de fer et ne pouvait pas toujours traiter d'égal à égal.

### 12 Le point de la situation

Aujourd'hui, la situation s'est modifiée. Le chemin de fer se heurte à la concurrence de la route, dans le transport des marchandises comme d'ailleurs dans le transport des personnes. Pour y faire face, il doit non seulement conserver sa clientèle actuelle, mais encore attirer des clients potentiels. Ainsi, il est contraint d'entrer en contact avec des entreprises commerciales et industrielles, ainsi qu'avec les collectivités publiques. Les voies de raccordement sont un moyen efficace pour promouvoir le transport des marchandises par le rail. Jusqu'à ces dernières années, elles ont toutefois connu une certaine stagnation; cela provient avant tout du fait que la loi actuelle ne règle pas de façon satisfaisante leur statut juridique.

Cette loi présente d'ailleurs d'autres imperfections, telles qu'un manque de systématique et une terminologie qui ne correspond plus aux exigences actuelles. Pour régler leurs rapports, les partenaires ont été obligés d'introduire dans leurs contrats des notions ignorées de la loi de 1874.

De plus, le régime juridique de ces voies (propriété, servitudes) n'est pas précisé; il en est de même des relations entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs.

La répartition des frais reflète la position avantageuse du chemin de fer à l'époque où la loi avait été élaborée. Les chemins de fer, et spécialement les CFF, se sont néanmoins employés à réduire peu à peu ces inégalités.

Enfin, la procédure d'autorisation de construire n'est pas clairement définie; il manque, en particulier, une répartition précise des compétences entre l'autorité cantonale et l'autorité de surveillance des chemins de fer. Il est vrai qu'à l'époque, les problèmes d'environnement et d'aménagement du territoire n'avaient pas la même acuité qu'aujourd'hui.

### **13 Projets antérieurs de révision**

C'est de 1912 que datent les premières tentatives de révision de la loi.

Il faut toutefois attendre 1962 pour que de nouvelles impulsions soient données à cette révision. Les CFF et l'Union des entreprises suisses de transports publics rédigent alors ensemble un projet de loi sur les raccordements ferroviaires.

En 1973, avec l'autorisation du Conseil fédéral, un projet de loi est mis en consultation auprès des cantons et des organisations intéressées. Les travaux de révision en restent toutefois à l'état d'un projet de message.

Dans son message du 13 mai 1981 sur le contrat d'entreprise 1982 des Chemins de fer fédéraux (FF 1981 II 490), le Conseil fédéral rappelle l'actualité de cette révision législative et l'importance de maintenir et de développer les transports de marchandises par le rail au moyen des voies de raccordement.

Suite à l'interpellation du 22 septembre 1982 de l'ancienne conseillère nationale Kopp, le Conseil fédéral s'adresse le 19 octobre 1983 aux autorités cantonales pour leur demander de prendre, à l'échelon cantonal et communal, des mesures juridiques propres à encourager la construction des voies de raccordement, dans le cadre des plans directeurs et des plans d'affectation.

Le 4 mars 1985, le conseiller national Müller-Meilen invite par voie de motion le Conseil fédéral à adapter la loi de 1874 aux conditions actuelles. La motion est acceptée. Le projet n'a pas été prévu dans les Grandes lignes des législatures 1983-1987 et 1987-1991. Le Conseil fédéral s'est néanmoins engagé à accélérer les travaux dans le sens de la motion. Le présent projet y donne suite. Le rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 1986 sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air (FF 1986 III 299) mentionne d'ailleurs la construction de voies de raccordement comme une mesure ayant pour effet la réduction des émissions.

### **14 Importance et financement des voies de raccordement**

#### **141 Importance**

Le réseau des chemins de fer suisses comprend quelque 2300 voies de raccordement ferroviaires privées; 1900 environ sont reliées aux lignes des CFF, ce qui

représente plus de 1200 km au total. Il n'existe des statistiques détaillées que pour les voies de raccordement au réseau des CFF.

En Suisse, près de 4000 entreprises sont reliées au réseau ferroviaire par des voies de raccordement; cela constitue la plus forte densité en Europe. Pourtant, à peine une entreprise sur quatre est reliée au réseau ferroviaire.

Il existe donc dans le pays un important potentiel inutilisé. Actuellement, la demande de nouveaux raccordements ne diminue pas. Du fait de la limitation à 28 t du poids des véhicules autorisés à circuler sur le réseau routier, la demande tend même à s'accroître.

Les voies de raccordement constituent la base du trafic de marchandises par wagons complets (83% du trafic, transit non compris). Souhaité par l'économie privée, leur développement permettrait de promouvoir les transports ferroviaires de masse sur de longues distances. En effet, elles établissent entre raccordés une chaîne de transport intégrale et ininterrompue. L'acheminement de wagons complets offre des avantages logistiques aux entreprises, car le transport se fait plus rapidement, les transbordements sont supprimés et la manutention réduite. Il en résulte des économies et une diminution des risques, le client bénéficiant de livraisons directes grâce à un service à domicile. Parmi la clientèle on compte des entreprises de tout genre, des régies d'Etat, des administrations fédérales et cantonales, des collectivités publiques, etc.

Les avantages sont d'autant plus importants que le nombre et le tonnage des marchandises transportées sont élevés. Les voies de raccordement augmentent ainsi la compétitivité du rail.

A l'instar de ce qui se passe dans le cas du chemin de fer, l'exploitation des voies de raccordement se caractérise par une faible consommation d'énergie. Leur utilisation accrue et leur développement permettraient d'économiser des quantités appréciables d'énergie, lorsqu'on compare leur coût énergétique avec celui d'autres moyens de transport.

L'exploitation des voies de raccordement ne provoque de surcroît pas ou peu de pollution atmosphérique. L'espace limité qu'elles occupent ne déborde pas en nuisances et émissions sur le voisinage. Elles contribuent ainsi à la protection de l'environnement, surtout dans les zones habitées.

Du fait que ces installations utilisent moins d'espace que la route, leur développement limite la surface des terrains affectés aux voies de communication terrestres avec, comme conséquence, une réduction des dépenses d'entretien et de rénovation des routes cantonales et communales. Elles déchargent également d'autant le réseau routier.

## **142 Financement**

La construction des voies de raccordement représente des investissements considérables. Le coût de ces installations est relativement élevé. Le prix d'une aiguille courante oscille entre 45 000 et 75 000 francs. Le mètre courant de voie ferrée, y compris l'infrastructure et la ligne de contact se situe entre 1000 et 1200 francs.

Une fois construite, la voie de raccordement ne nécessite en revanche que de faibles dépenses d'entretien représentant environ 1,5 pour cent par année; l'amortissement habituellement appliqué est de 1,5 à 2 pour cent par année. Il s'agit donc d'une installation économique et faite pour durer.

Le financement de la construction des voies de raccordement est en principe assuré par les raccordés et la Confédération. Des contributions de tiers, notamment des chemins de fer et de collectivités publiques locales ne sont pas exclues.

L'économie privée suisse a consacré jusqu'à ce jour environ 866 millions de francs à la réalisation de telles voies. A quoi il faut encore ajouter les frais de construction et d'exploitation des wagons de particuliers.

Il convient de relever, dans le domaine des coûts de construction des voies de raccordement, la politique suivie depuis de longues années par les chemins de fer et plus particulièrement par les CFF. Bien que la loi ne les astreigne pas à participer financièrement à l'établissement, à la maintenance et au renouvellement de ces installations ferroviaires, ils y ont néanmoins contribué de façon importante. Leur aide consiste dans le versement de sommes d'argent et dans la remise gratuite de matériaux de construction. Au cours de ces dix dernières années, les contributions des CFF ont atteint un total de 35 millions de francs.

La loi du 22 mars 1985 (RS 725.116.2) concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants a créé la base légale qui permet à la Confédération (art. 18 à 20) d'encourager financièrement la construction et le renouvellement des voies de raccordement.

Cette base légale a été concrétisée par l'ordonnance du 23 avril 1986 (RS 742.141.51) sur les contributions accordées pour les voies de raccordement privées, qui prévoit l'octroi de subsides importants. Durant les deux premières années, plus de 200 demandes ont été adressées à l'Office fédéral des transports. La répartition des contributions s'effectue en fonction des crédits disponibles, du degré d'urgence objectif et temporel du projet présenté et des impératifs de la politique de l'environnement. Les subsides sont destinés à la construction, à l'extension, au renouvellement et à la transformation des voies. L'office en a déjà accordés pour plus de 30 millions de francs. Cette aide supplée ainsi au manque de soutien financier dont a souffert ce maillon important du transport de marchandises; elle devrait remédier, si possible avec d'autres mesures, à la stagnation plus ou moins sensible qui a été constatée ces derniers temps dans le trafic écoulé par le biais des voies de raccordement.

## 15 Résultats de la procédure de consultation

Du 10 juillet au 30 septembre 1987, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a mis son projet de loi en consultation auprès des cantons et des organisations intéressées. Tous les cantons – sauf un – et toutes les organisations ont répondu.

D'une manière générale, le projet a été favorablement accueilli. Les organes consultés ont régulièrement relevé les avantages et l'importance des voies de raccordement, s'agissant du trafic de marchandises par le rail, tant pour le chemin

de fer, les entreprises industrielles et commerciales, que pour l'économie du pays. Nombreux sont ceux qui ont insisté sur la contribution apportée ainsi à la protection de l'environnement; d'autres ont considéré que les plans d'aménagement cantonal, régional et local du territoire devraient prévoir le développement des voies de raccordement.

En vue de favoriser la construction de ces voies et de faire échec au refus éventuel d'autorisations de construire de la part de l'autorité cantonale, certains milieux tant ferroviaires que privés ont proposé d'insérer dans la loi le texte suivant:

Dans les zones industrielles, l'autorisation de construire ne peut être refusée ou assortie de charges disproportionnées, si les prescriptions de la présente loi sont respectées.

Cette proposition va dans le sens voulu par le projet; son introduction contribuerait, sans aucun doute, à la réalisation de l'un de ses buts. Mais une telle disposition de droit fédéral ne serait guère compatible avec les compétences des cantons dans le domaine des constructions.

Le fait que le projet ménage aux parties contractantes une large marge de manœuvre pour régler leurs rapports a également été salué favorablement.

La consultation confirme l'opportunité d'introduire dans la loi la possibilité d'un droit de passage nécessaire analogue à celui qui existe en droit civil, mais adapté aux conditions de fait des voies de raccordement. Selon certaines réponses, ce droit devrait être subsidiaire par rapport au droit d'expropriation; on craint en effet que la revendication d'un tel droit ne se heurte à des procédures longues et compliquées. Selon d'autres avis, c'est le contraire.

Tous les cantons, certains avec des réserves, et toutes les organisations intéressées – à une exception près – admettent le droit d'expropriation en faveur de celui qui veut se raccorder au réseau ferroviaire. De nombreuses autorités cantonales insistent sur le fait qu'il y aura lieu d'examiner, de cas en cas, si le raccordement répond à un intérêt public suffisant par rapport à l'intérêt du propriétaire touché par le projet de construction.

Dans le but de promouvoir la construction de ces voies, certains milieux sont d'avis qu'en contrepartie à l'obligation qu'a le chemin de fer de consentir au raccordement, les collectivités publiques devraient prévoir dans l'équipement des zones à bâtir, notamment des zones industrielles, outre des voies d'accès par la route, également des voies de raccordement. Nous estimons, d'entente avec l'Office fédéral de l'aménagement du territoire, que cette question n'entre pas dans le cadre du présent projet.

Les dispositions relatives aux compétences et à la procédure ont fait l'objet de réponses fort divergentes. Certains cantons et plusieurs organisations estiment que la construction des voies de raccordement devrait être exclusivement soumise au droit ferroviaire, soit à l'article 18 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 (RS 742.101) sur les chemins de fer; les autorités cantonales et les propriétaires concernés seraient consultés dans le cadre de la procédure d'approbation de plans des chemins de fer. On éviterait ainsi une double procédure: l'une se déroulant selon le droit cantonal, l'autre selon le droit fédéral. D'autres personnes, en revanche, approuvent la distinction faite par le projet. La construction d'une voie

de raccordement et son exploitation ultérieure non seulement posent des problèmes de technique et de sécurité ferroviaires, mais elles ont aussi des incidences sur le plan de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement, d'autant que l'installation de la voie est souvent liée à la construction de bâtiments et d'autres équipements.

Des voix critiques estiment en outre que les compétences de l'autorité de surveillance empiètent trop sur la liberté contractuelle et sur les droits des partenaires.

Le partage des compétences, en cas de litiges, entre l'autorité administrative et l'autorité de droit civil ne fait pas l'unanimité; selon certains, celle-ci ne devrait pas intervenir dans les litiges entre partenaires. Plusieurs personnes professent par ailleurs que l'autorité de première instance appelée à rendre une décision devrait être le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, et non pas l'Office fédéral des transports.

Enfin, sur le plan formel, la grande majorité des cantons et des organisations qui se sont exprimés à ce sujet saluent la systématique du projet et la terminologie utilisée.

## **2       Partie spéciale**

### **21       Systématique et contenu du projet**

D'une manière générale, le projet a pour but d'adapter la réglementation sur les voies de raccordement aux circonstances actuelles, et par conséquent d'en faciliter et d'en promouvoir la construction.

Actuellement, le choix du moyen de transport ne dépend pas uniquement des coûts de ce dernier. Un transport de porte à porte, assorti de bonnes prestations de service, notamment une livraison à temps, est souvent déterminant. Les clients exigent souvent des délais de livraison brefs, ce qui nécessite une capacité d'adaptation rapide de tous les partenaires, spécialement du transporteur. De plus, tous les transports ne peuvent s'effectuer par ferroutage ou par transport combiné.

En conséquence, le projet vise à procurer au chemin de fer et à celui qui veut s'y raccorder des possibilités en matière de desserte et d'équipement de terrains qui soient analogues à celles offertes par la route.

Un premier pas a été franchi dans ce sens grâce aux nouvelles dispositions des articles 18b à 18i de la loi fédérale sur les chemins de fer, qui sont entrées en vigueur en 1985 et qui concernent les alignements et les zones réservées. Ces mesures doivent permettre au chemin de fer de planifier les réserves de terrains à proximité des zones industrielles pour la construction de voies auxquelles viendront se relier des voies-mères ou des voies de raccordement.

L'introduction d'un droit de passage nécessaire et d'un droit d'expropriation répond à une exigence que l'on retrouve dans toutes les initiatives, les interventions et les avant-projets visant à une révision de la loi.



La nouvelle loi doit également prendre en considération les quelque 2300 raccordements existants, dont certains nécessitent des adaptations, des rénovations et des extensions.

Le projet doit avant tout régler les rapports entre les intéressés et au besoin permettre d'imposer la volonté de celui qui veut se raccorder. Hormis les contributions accordées par la Confédération en vertu de la législation sur les droits d'entrée des carburants, et les aménagements prévus par le projet, le développement des voies de raccordement repose surtout sur la volonté des collectivités publiques de les promouvoir par le biais de l'aménagement du territoire. Le projet postule une prise de conscience de ces dernières en vue de rendre au rail sa compétitivité tant dans l'intérêt de la société que dans celui de l'économie nationale. L'intégration de ce type de voies dans les zones industrielles contribuera de surcroît à une meilleure protection de l'environnement. De nombreuses collectivités publiques l'ont heureusement compris et ont pris les mesures nécessaires.

Sur le plan de la forme, le projet constitue une refonte totale de la loi de 1874 qui sera abrogée.

La question s'est posée d'insérer ces nouvelles dispositions dans la loi fédérale sur les chemins de fer. On y a renoncé. Bien que la loi sur les voies de raccordement appartienne au droit ferroviaire, son champ d'application ne correspond pas à celui de la loi sur les chemins de fer.

Le texte de la nouvelle loi englobant toute la matière relative aux voies de raccordement, des dispositions d'exécution ne seront en principe pas nécessaires.

## **22      Commentaire du projet**

### **221     Section 1: Dispositions générales**

*L'article premier* détermine l'objet et le champ d'application de la loi.

La loi s'applique à toutes les voies de raccordement se trouvant sur le territoire de la Confédération; certaines d'entre elles desservent des administrations, des établissements, des régies de la Confédération, des cantons et des communes.

Les voies de raccordement sont des installations servant au transport de marchandises au moyen de véhicules circulant sur des rails. Elles sont elles-mêmes soumises aux dispositions du droit ferroviaire en matière de construction, d'exploitation et de sécurité.

Par contre, elles ne constituent pas des chemins de fer au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la loi fédérale sur les chemins de fer. Seules les voies ferroviaires ouvertes au transport public entre deux ou plusieurs destinations sont des chemins de fer au sens de la loi. Le transport de marchandises par le biais de voies de raccordement n'entre pas dans cette catégorie, dans la mesure où le grand public ne peut y recourir pour le transport de ses marchandises, moyennant le paiement d'une simple taxe.

Un autre élément est déterminant dans la définition des voies de raccordement. Elles doivent obligatoirement être reliées, directement ou indirectement, au

réseau ferroviaire (art. 2, let. h). En conséquence, les installations de ces voies doivent être construites de telle façon que le matériel roulant du chemin de fer et du raccordé circule librement d'un type de voies à l'autre, sans qu'un transbordement soit nécessaire.

*L'article 2* définit les notions utilisées dans la loi; celles qui sont employées actuellement dans les rapports entre les intéressés ne correspondent plus, en grande partie, à celles de la loi de 1874. Il a fallu s'adapter aux circonstances et à l'évolution de la situation. Il convient donc de redéfinir les actions les plus importantes et les plus usuelles. Elles vaudront également pour les contrats passés entre partenaires, ainsi que pour la procédure d'approbation de plans de chemins de fer. Il en résultera une pratique unifiée. Cela revêt une importance particulière dans la rédaction des contrats, dans leur exécution, dans l'établissement des faits en cas de litige, notamment en matière de responsabilité.

Le projet introduit notamment la notion de voie de chargement (let. i); c'est une voie qui se trouve sur le domaine ferroviaire, mais qui n'appartient pas au chemin de fer. Elle est utilisée par un ou plusieurs raccordés en vertu d'un contrat. Il s'agit là d'un élargissement de la notion de voie de raccordement. Cette catégorie de voies prend de l'importance et de l'intérêt du fait de ses faibles besoins en terrain.

*L'article 3* a trait à l'obligation de consentir au raccordement. Sans doute les chemins de fer ont-ils modifié leur politique commerciale dans le sens d'un accroissement des voies de raccordement. Cela ne justifie pas pour autant la suppression de l'obligation de consentir au raccordement. En effet, celui qui estime qu'une voie de raccordement est nécessaire pour l'exploitation et l'organisation des transports de son entreprise doit pouvoir exiger du chemin de fer ce consentement, sans que des conditions disproportionnées soient formulées.

*L'article 4* fixe les rapports de droit entre le propriétaire d'une voie de raccordement et le propriétaire du fonds où elle doit être établie et exploitée.

Les avis ont été longtemps partagés au sujet de la nature juridique de ces voies. Tombent-elles sous l'article 667 CC, prévoyant le principe de l'accession? Selon ce principe, la propriété du sol emporte notamment celle des constructions qui s'y trouvent.

Selon la doctrine (notamment Meier-Hayoz, Commentaire bernois, 1973, ad art. 691 CC, note 17), ces voies ne sont pas «des autres conduites» dont la propriétaire voisin est tenu d'admettre l'établissement sur son fonds.

En revanche, elles sont assimilées à des conduites au sens de l'article 676, 1<sup>er</sup> alinéa, CC (ATF 97 II 326); «sauf disposition contraire, elles sont considérées comme des accessoires de l'entreprise dont elles proviennent et réputées appartenir au propriétaire de celle-ci». Mais, pour cela, selon la jurisprudence citée, il faut que «la fonction de transport et d'acheminement soit plus importante que celle du stockage, autrement dit qu'elle représente le but principal de l'installation».

Le projet crée une situation claire. Une voie de raccordement et le fonds où elle se trouve peuvent avoir des propriétaires différents; le droit d'établir et d'exploiter une telle voie sur le fonds d'autrui peut être inscrit comme servitude au registre

foncier. Dans ce cas et si le propriétaire grevé n'est pas lui-même un raccordé, il y a présomption que le bénéficiaire de la servitude est propriétaire de la voie.

Enfin, la copropriété, avec quotes-parts égales, au sens des articles 646 ss CC est présumée lorsqu'une voie de raccordement appartient à plusieurs personnes.

## **222 Section 2: Droit de passage nécessaire et expropriation**

*L'article 5* prévoit la constitution d'un droit de passage nécessaire, analogue à celui de l'article 694 CC.

Celui qui veut équiper son terrain d'une voie de raccordement est souvent contraint d'obtenir le passage sur le fonds d'autrui et cela même si ce terrain se trouve dans une zone industrielle.

Dans un tel cas, la législation actuelle ne lui donne pas les moyens juridiques qui lui permettraient de réaliser son projet. Il paraît donc judicieux, compte tenu de l'importance économique des voies de raccordement, d'introduire dans la loi un droit de passage nécessaire à l'encontre du propriétaire dont le terrain se trouve entre celui qui doit être raccordé et le chemin de fer.

Or la situation et les intérêts de celui qui veut se raccorder au réseau ferroviaire diffèrent, en règle générale, de ceux du propriétaire qui revendique une issue sur la voie publique. Le droit de passage du code civil ne peut être invoqué que lorsqu'un propriétaire a une issue insuffisante sur la voie publique. L'octroi d'un tel droit est régi par l'article 694 CC; la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF 105 II 178) en a confirmé et précisé les critères. Le propriétaire voisin est ainsi protégé contre des revendications non motivées ou excessives.

La notion de nécessité, lorsqu'elle s'applique à l'établissement de voies de raccordement, diffère donc de celle du code civil.

Il peut arriver qu'une entreprise qui projette de se raccorder au réseau ferroviaire dispose déjà d'une issue sur la voie publique; mais pour elle, une voie de raccordement faciliterait l'exploitation, les transports, l'organisation et la planification de ceux-ci. Une telle voie augmenterait la qualité et la rapidité de ses services, qui sont autant de facteurs déterminants dans la compétition économique actuelle. De plus, elle réduirait les frais généraux et, *a fortiori*, le prix de revient des marchandises.

Il est d'autres entreprises qui en raison de la nature, du poids de leurs marchandises ou des produits utilisés, ou encore à cause des exigences de la clientèle, sont entièrement tributaires d'une voie de raccordement.

Enfin, il existe un intérêt évident à créer des chaînes de transport continues entre l'expéditeur et le destinataire, le droit de passage nécessaire étant un moyen de concrétiser, dans certains cas, l'impératif d'organiser rationnellement le travail et les transports.

Le projet précise également contre qui et à quelles conditions ce droit pourra être exercé. Un droit de passage nécessaire est également possible dans le cas où un raccordé aval n'exploite plus sa voie ou veut la supprimer. N'étant pas directement



établi par la loi, ce droit devra être inscrit au registre foncier, s'il est constitué en servitude.

Les différends relatifs à la constitution du droit de passage nécessaire seront du ressort du juge civil (art. 21, 4<sup>e</sup> al.) du lieu de la chose.

*L'article 6 introduit le droit d'expropriation. Sous le régime actuel, c'est le droit cantonal qui s'applique lorsque celui qui veut se raccorder au réseau ferroviaire ne peut acquérir le terrain nécessaire ou une servitude sur le fonds d'autrui, et que dès lors une expropriation est nécessaire. Encore faut-il que le droit le prévoie; ce n'est actuellement le cas que pour certains cantons (Saint-Gall, Tessin, notamment).*

Pour le moment, la jurisprudence du Tribunal fédéral refuse en effet, compte tenu du droit en vigueur, de reconnaître l'existence d'un intérêt public suffisant qui permette l'ouverture d'une procédure d'expropriation en vue d'acquérir les droits réels nécessaires à la réalisation d'une voie de raccordement (ATF 93 I 496).

La réglementation en vigueur n'est pas satisfaisante. Elle ne correspond plus aux exigences actuelles et au développement que connaissent les voies de raccordement dans certaines régions du pays. Surtout, elle n'est plus adaptée au rôle que ces voies jouent dans l'intérêt des transports publics, de l'économie et du pays tout entier.

L'article 22<sup>ter</sup> cst. ne limite pas les motifs d'intérêt public justifiant l'expropriation. Cet intérêt peut être de n'importe quelle nature; il doit simplement prendre en considération ce qu'une activité isolée peut apporter à la prospérité commune.

La condition de l'intérêt public n'exclut que l'intérêt privé et l'intérêt fiscal de l'Etat (et encore, cf. ATF 104 Ib 42; Aubert, *Traité de droit constitutionnel*, 1968 II, page 761).

L'existence d'un intérêt public doit donc en général être admise lorsque le but recherché par l'expropriation sert le bien commun. Cela est en principe le cas des voies de raccordement.

Elles contribuent à la protection de l'environnement et à la qualité de la vie, en assurant à la population la tranquillité, et en épargnant aux zones d'habitation des émissions bruyantes et polluantes. Les valeurs limites d'exposition au bruit des chemins de fer, selon l'annexe 4 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (RS 814.331), ne sont pas ou ne devraient pas être dépassées, en raison de la basse cadence d'utilisation de ces voies et de leur exploitation principalement diurne. La collectivité a donc intérêt à l'extension du réseau des voies de raccordement, même si certaines d'entre elles ne desservent que quelques entreprises.

Peu consommatrices d'énergie, ces voies contribuent au développement des transports par wagons complets sur de longues distances. Leur extension dans le sens de la création de chaînes de transport ininterrompues, et le transfert des transports de la route au rail, permettra que cette extension implique aux entreprises de chemin de fer d'enregistrer une augmentation de leurs recettes. Ces résultats auront pour conséquence d'alléger d'autant le budget des corporations de droit public (Confédération, cantons et, dans certains cas, communes) appelées à participer financièrement à ces entreprises.

En matière d'aménagement du territoire, la desserte des zones industrielles par des voies de raccordement présente un intérêt public. Dans ce cas, la construction de voies-mères remplissant la fonction de voies d'accès par le rail aux terrains compris dans ces zones, devient nécessaire.

Le projet énumère comme conditions à la reconnaissance de l'existence d'un intérêt public, les exigences de la protection de l'environnement, de l'aménagement du territoire ainsi que les impératifs de la politique des transports et de l'économie en général.

De plus, le projet prévoit que le droit d'expropriation sera conditionné par l'existence d'un grand nombre de propriétaires touchés. Un droit de passage est en effet inopportun dans ce cas.

Le droit d'expropriation peut être conféré à une personne privée; une telle disposition ne contrevient pas à la garantie de la propriété privée, ni à l'article 4 cst. (ATF 98 Ia 49). Le législateur a d'ailleurs aussi octroyé ce droit à des entreprises privées, par l'article 9, 1<sup>er</sup> alinéa de la loi fédérale du 8 octobre 1971 (RS 814.20) sur la protection des eaux contre la pollution.

Ainsi, il ne sera fait droit à une demande d'expropriation que lorsque l'intérêt public aura été établi et que la pesée des intérêts en présence justifiera le sacrifice des droits d'autrui.

Enfin, le projet réserve l'application du droit cantonal en matière d'expropriation, certaines législations cantonales prévoyant le droit d'expropriation pour des voies de raccordement en zones industrielles.

## **223      Section 3:**

### **Rapports entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs**

La troisième section porte sur les rapports entre les intéressés quant à la construction, l'exploitation, l'utilisation commune et à la maintenance des voies de raccordement.

Ces rapports seront réglés contractuellement (*art. 7*); afin de tenir compte des circonstances particulières, on a prévu qu'ils pourront faire l'objet de plusieurs conventions.

La volonté des parties doit prévaloir aussi souvent que possible; la loi se borne à régler de manière contraignante les points essentiels, tels que le respect des dispositions du droit ferroviaire en matière de construction, d'exploitation et de sécurité, la protection des intérêts des entreprises de chemins de fer, les autorités compétentes et la procédure.

Contrairement à ce que prévoit le droit actuel, les contrats passés entre les chemins de fer et les raccordés ne seront plus soumis à l'approbation de l'autorité de surveillance.

Ces considérations sont aussi valables pour les contrats passés entre le chemin de fer et les co-utilisateurs (*art. 8*).



Lorsqu'un raccordé ou un co-utilisateur se sert des installations du chemin de fer ou qu'il a recours à ses services, le chemin de fer peut demander à être indemnisé pour ses prestations (art. 9).

L'utilisation commune d'une voie de raccordement par un raccordé amont, par un raccordé aval et des co-utilisateurs fait également l'objet d'un contrat écrit (art. 10).

Un raccordé ne saurait se prévaloir de sa situation ou des exigences de l'exploitation et de la maintenance de sa voie pour s'opposer à l'utilisation de cette dernière par celui qui veut se raccorder au réseau ferroviaire et dont le terrain se trouve en amont. Il faudra par contre que celui-ci établisse que le raccordement ne peut se faire ailleurs à des conditions plus appropriées et qu'il indemnise pleinement le raccordé aval (art. 11, 1<sup>re</sup> al.).

En outre, le développement des voies de raccordement est facilité si elles sont construites de telle sorte que des raccordements amont (2<sup>e</sup> al.) soient en tout temps possibles.

Enfin, il peut arriver que du matériel roulant destiné à un raccordé amont nécessite l'adaptation d'une voie aval. L'article 11, 3<sup>e</sup> alinéa, fixe les conditions imposées au raccordé amont et la répartition des frais.

L'article 12 règle la question des frais. Nous avons vu que les chemins de fer, spécialement les CFF, contribuent matériellement et financièrement à la construction et à la maintenance de ces voies, et qu'ils offrent leurs services aux propriétaires concernés. Ces rapports durables, fondés sur la confiance, la fidélité, la réciprocité sont de nature à faciliter le règlement des frais dans l'intérêt de tous.

## **224      Section 4: Construction et exploitation**

L'article 13 soumet les voies de raccordement aux dispositions du droit ferroviaire et aux prescriptions relatives aux installations électriques. Mais cette législation ne s'applique que dans la mesure où la sécurité de la construction et de l'exploitation de ces voies le nécessite.

En matière de responsabilité, les voies de raccordement sont soumises aux dispositions de la loi fédérale du 28 mars 1905 (RS 221.112.742) sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes.

Le 3<sup>e</sup> alinéa de cet article précise que les prescriptions fédérales et internationales sur le transport par le rail ainsi que les prescriptions sur le trafic ferroviaire, notamment la loi fédérale du 4 octobre 1985 (RS 742.40) sur le transport public, s'appliquent entre le point de raccordement et le point de remise, c'est-à-dire à la voie de raccordement se trouvant sur le fonds du raccordé ou sur le fonds d'autrui en cas de servitude.

L'article 14 renvoie aux prescriptions du droit ferroviaire sur l'approbation, la construction, l'exploitation et la signalisation de passages à niveau, en cas de croisement des voies de raccordement avec des routes ou d'autres ouvrages.

Selon l'article 24 de la loi sur les chemins de fer, l'autorité de surveillance en matière ferroviaire approuve l'établissement, le déplacement et la modification

des croisements, y compris leur signalisation (ordonnance du 15 décembre 1975 sur la signalisation des passages à niveau; RS 742.148.31). Mais ce sont les cantons et les communes qui déterminent les signaux avancés (art. 104, 6° al., de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière; RS 741.21).

Dans le cadre de la modification de la loi sur la circulation routière (cf. projet art. 2, 6° al. [nouveau], FF 1986 III 223), il est prévu de donner à l'autorité de surveillance en matière de chemins de fer la compétence de fixer «les conditions auxquelles la circulation publique est admise ainsi que la signalisation et le marquage appropriés pour les croisements entre les voies ferrées ou les voies de raccordement et les routes publiques ou privées».

Ce nouveau texte rendra superflue la procédure cantonale et communale; c'est à l'autorité de surveillance seule qu'il incombera de fixer «tout ce qui touche à la signalisation et au marquage et de prendre les mesures de restriction de la circulation qu'un croisement nécessite pour des raisons de sécurité».

*L'article 15* attribue des compétences au chemin de fer. Elles consistent à contrôler l'instruction du personnel de l'entreprise du raccordé et des co-utilisateurs, ainsi que le respect des dispositions ferroviaires, du contrat et des prescriptions d'exploitation et de sécurité.

Ce contrôle doit d'une part sauvegarder les intérêts et la sécurité du chemin de fer, et d'autre part assurer l'utilisation de son réseau et le fonctionnement des installations.

*L'article 16* a trait également aux compétences conférées au chemin de fer, lequel pourra obliger le raccordé à prendre diverses mesures, telles que la modification, l'adaptation, voire l'enlèvement de la voie.

## **225      Section 5: Procédure, protection juridique**

*L'article 17* détermine quelles sont les autorités de surveillance pour les voies de raccordement.

Les CFF assurent cette surveillance dans le cadre de leurs attributions, comme ils le font, par exemple, pour certains projets de construction sur leur réseau; cependant, tout différend les opposant à un raccordé ou à des co-utilisateurs sera soumis à l'appréciation de l'Office fédéral des transports qui, le cas échéant, rendra une décision au sens de l'article 5 de la loi fédérale sur la procédure administrative.

*L'article 18* précise le rôle du chemin de fer quant à l'examen des plans et des calculs qui lui sont soumis par le raccordé.

Ainsi que nous l'avons relevé dans le commentaire de l'article 7, l'autorité de surveillance n'approuve pas – contrairement à ce qui se fait actuellement – le contrat passé entre le chemin de fer et le raccordé.

*L'article 19* apporte une modification de principe au régime actuel. En matière d'autorisation de construire, le projet soumet la procédure au droit cantonal.

Le résultat de la consultation, nous l'avons vu, a fait apparaître de sérieuses réserves, voire des oppositions à cette solution; elles ont, pour elles, certains

mérites comme l'application exclusive du droit ferroviaire et la simplification de la procédure.

Mais la construction d'une voie de raccordement ne pose pas seulement des problèmes de technique et de sécurité ferroviaires; elle touche, surtout lorsqu'il s'agit d'une voie-mère, à l'aménagement du territoire.

De plus, la construction d'une voie de raccordement sera souvent liée à la construction de bâtiments, de dépôts, d'installations industrielles, etc., du raccordé. Il est souhaitable que les procédures d'autorisation de construire aient lieu simultanément.

Le 2<sup>e</sup> alinéa de cet article apporte un correctif à ce principe; l'autorité cantonale ne pourra délivrer l'autorisation qu'une fois que les plans et les calculs auront été approuvés par l'autorité de surveillance.

Le droit ferroviaire connaît déjà un cas de double procédure. L'article 18a de la loi sur les chemins de fer, dont le présent projet réserve l'application au 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 19, prévoit que l'établissement ou la modification de constructions et d'installations, qui ne servent pas de manière exclusive ou prépondérante à l'exploitation du chemin de fer, sont soumis au droit cantonal. L'approbation de l'autorité de surveillance est cependant nécessaire lorsque ces constructions affectent des immeubles appartenant au chemin de fer ou qu'elles leur sont contingües, lorsqu'elles entravent le développement ultérieur du chemin de fer, ou lorsqu'elles risquent de nuire à la sécurité de l'exploitation.

L'article 21 règle la protection juridique. Il définit les dispositions de procédure applicables et répartit les compétences entre l'autorité administrative (l'Office fédéral des transports) et l'autorité civile, selon la nature des litiges. Il réserve l'expropriation.

Les litiges relevant en l'occurrence de l'Office fédéral des transports sont énumérés exhaustivement. Tous les autres cas sont du ressort du juge civil appliquant la procédure civile cantonale en vertu d'une clause générale de compétence.

## **226      Section 6: Dispositions finales**

*L'article 24* prescrit que les contrats existants entre le chemin de fer et le raccordé devront être adaptés au nouveau droit dans les cinq ans qui suivent son entrée en vigueur.

Il est dans l'intérêt des parties de faire diligence en adaptant leurs rapports aux nouvelles dispositions.

Pour cette raison, et eu égard à la sécurité du droit, ce délai paraît raisonnable.

## **3            Effets sur le personnel et conséquences financières**

Le projet n'aura aucun effet sur l'état du personnel et aucune conséquence financière pour la Confédération et les cantons.



## **4            Programme de la législature**

Bien que le projet soit destiné à promouvoir les transports publics, il n'est pas mentionné dans le programme de la législature 1987–1991 (FF 1988 I 353).

Cependant, compte tenu des interventions parlementaires et notamment de l'acceptation de la motion Müller-Meilen, en 1985, des engagements pris par le Conseil fédéral ainsi que des motifs à l'appui du projet, il se justifie de le soumettre à votre approbation.

## **5            Relation avec le droit européen**

A l'heure actuelle, il n'existe pas de réglementation des Communautés européennes (CE) dans le domaine des voies de raccordement privées; il n'y en a pas non plus en préparation.

En revanche, l'Association internationale des Propriétaires d'Embranchements ferroviaires suit avec intérêt la solution suisse et les expériences de ce pays quant aux subsides versés en faveur des voies de raccordement, en application de la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants; elle est prête à apporter son concours et ses conseils aux autorités d'autres pays qui envisageraient d'introduire sur leur territoire un mode de financement aussi original et efficace.

## **6            Constitutionnalité**

Le présent projet de loi sur les voies de raccordement ferroviaires repose comme la loi actuelle sur l'article 26 cst. Cette disposition attribue à la Confédération la compétence de légiférer en matière ferroviaire.

Comme la nouvelle loi règle le droit d'expropriation de celui qui veut se raccorder au chemin de fer, sa constitutionnalité découle en plus de l'article 22<sup>ter</sup> cst. (expropriation et restrictions à la propriété).

Enfin, elle se fonde sur l'article 64 cst. qui donne à la Confédération le droit de légiférer en matière civile, et laisse aux cantons leurs compétences dans le domaine de la procédure.

32497

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu les articles 22<sup>ter</sup>, 26 et 64 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 14 novembre 1988<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## **Section 1: Dispositions générales**

### **Article premier**    **Objet**

La loi règle:

- a. Les rapports entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs;
- b. Les rapports des raccordés entre eux et avec les co-utilisateurs;
- c. La construction et l'exploitation des voies de raccordement.

### **Art. 2**    **Définitions**

Au sens de la loi, on entend par:

- a. *Raccordé*: le titulaire d'un droit réel sur une voie de raccordement;
- b. *Raccordé aval*: le raccordé dont la voie de raccordement se situe entre le réseau du chemin de fer ou une voie-mère et la voie d'un raccordé amont;
- c. *Raccordé amont*: le raccordé qui doit emprunter la voie de raccordement d'un raccordé aval pour aboutir au réseau du chemin de fer ou à une voie-mère;
- d. *Co-utilisateur*: le titulaire d'un droit d'utiliser une voie de raccordement, sans être lui-même un raccordé;
- e. *Chemin de fer*: l'entreprise de chemin de fer au réseau duquel se raccorde une voie de raccordement;
- f. *Voies de raccordement*: les voies-mères, les voies de liaison et les voies de chargement;
- g. *Voies-mères*: celles qui desservent plusieurs voies de liaison à partir du réseau du chemin de fer;
- h. *Voies de liaison*: celles qui relient des raccordés au réseau du chemin de fer, à une voie-mère ou à la voie d'un raccordé aval;
- i. *Voies de chargement*: celles qui sont sises sur le domaine du chemin de fer, qui servent au trafic d'un ou de plusieurs raccordés et qui ne sont pas la propriété du chemin de fer;

<sup>1)</sup> FF 1988 III 1374

- k. *Point de raccordement*: l'endroit où une voie de raccordement entre en jonction avec le réseau du chemin de fer, une voie-mère ou une autre voie de liaison;
- l. *Point de remise*: l'endroit où, selon le contrat de raccordement, les wagons sont remis par le chemin de fer au raccordé et inversement.

### **Art. 3** Obligation de consentir au raccordement

Le chemin de fer est tenu de consentir à un raccordement à son réseau lorsque cela n'entrave pas l'exploitation et la sécurité du chemin de fer, ni ne compromet son extension future. Le raccordement sera consenti sans conditions disproportionnées.

### **Art. 4** Régime de propriété

<sup>1</sup> La voie de raccordement et le fonds sur lequel elle est sise peuvent être la propriété de personnes différentes.

<sup>2</sup> Le droit d'établir une voie de raccordement et d'en utiliser une peut être inscrit comme servitude au registre foncier.

<sup>3</sup> Si le droit d'établir ou d'utiliser une voie de raccordement est constitué en servitude et que le propriétaire grevé n'est pas lui-même raccordé, le titulaire de la servitude est présumé être le propriétaire de la voie de raccordement.

<sup>4</sup> Lorsque plusieurs personnes sont propriétaires d'une voie de raccordement, elles le sont en tant que co-propriétaires à parts égales, à moins de convention ou de décision judiciaire contraires, et sous réserve des cas de propriété commune en vertu de la loi.

## **Section 2: Droit de passage nécessaire et expropriation**

### **Art. 5** Droit de passage nécessaire

<sup>1</sup> Lorsque, pour relier une voie de raccordement au réseau du chemin de fer, à une voie-mère ou à une voie de liaison, il est indispensable d'emprunter le bien-fonds d'un voisin, ce dernier doit autoriser la construction des installations nécessaires et accorder le passage au raccordé, moyennant pleine indemnité.

<sup>2</sup> Le droit s'exerce en premier lieu contre le voisin à qui le passage nécessaire peut être le plus naturellement réclamé en raison des voies d'accès existantes et de l'état antérieur des propriétés.

<sup>3</sup> Si le droit doit être constitué en servitude, il doit être inscrit au registre foncier. L'inscription ne peut avoir lieu que moyennant paiement ou garantie de l'indemnité.

<sup>4</sup> Le droit de passage nécessaire existe aussi lorsqu'un raccordé aval ou son ayant droit n'exploite plus ou veut enlever sa voie de raccordement.

**Art. 6** Droit d'expropriation

<sup>1</sup> Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie peut accorder le droit d'expropriation à toute personne désirant se raccorder au réseau du chemin de fer, si l'octroi d'un droit de passage nécessaire apparaît notamment comme inopportun en raison du nombre de propriétaires fonciers qui pourraient être touchés, et qu'il existe pour des motifs d'économie nationale, d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de politique des transports, un intérêt public à la construction d'une voie de raccordement.

<sup>2</sup> L'expropriation selon le droit cantonal est réservée.

**Section 3:****Rapports entre le chemin de fer, les raccordés et les co-utilisateurs****Art. 7** Contrat de raccordement

<sup>1</sup> Le chemin de fer et le raccordé règlent leurs rapports dans un contrat de raccordement qui porte notamment sur la construction, l'exploitation et la maintenance de la voie de raccordement.

<sup>2</sup> Au contrat de raccordement est annexé un plan de situation qui renseigne sur les biens-fonds touchés par la voie de raccordement, ainsi que sur l'emplacement du point de raccordement, du point de remise et des équipements importants. Le plan doit en outre contenir les informations nécessaires sur le régime de propriété et sur les droits réels ou personnels en rapport avec la voie.

<sup>3</sup> Lors de la signature du contrat, le chemin de fer remet au plus tard au raccordé les prescriptions d'exploitation et de sécurité nécessaires.

**Art. 8** Contrat entre le chemin de fer et les co-utilisateurs

Le chemin de fer et les co-utilisateurs règlent leurs rapports dans un contrat écrit.

**Art. 9** Prestations du chemin de fer

<sup>1</sup> Le chemin de fer ne perçoit pas d'indemnité spéciale pour amener ou reprendre les wagons au point de raccordement, si celui-ci se trouve sur le territoire de la station ou coïncide avec un point tarifaire.

<sup>2</sup> Le chemin de fer peut percevoir une indemnité spéciale, notamment pour:

- a. La desserte et la maintenance de la voie de raccordement;
- b. La livraison et la reprise des wagons au-delà du point de raccordement;
- c. Les classements spéciaux;
- d. Le transport des wagons entre la station et le point de raccordement, si celui-ci se trouve en dehors du territoire de la station.

#### **Art. 10 Contrat entre raccordés; co-utilisation**

Les raccordés aval et les raccordés amont, ainsi que les raccordés et les co-utilisateurs règlent l'utilisation commune des voies de raccordement dans un contrat écrit.

#### **Art. 11 Obligations des raccordés aval**

<sup>1</sup> Tout raccordé doit consentir, moyennant pleine indemnité, à des raccordements amont et à l'utilisation de sa voie de raccordement par le chemin de fer et des raccordés amont lorsque le raccordement au chemin de fer ne peut se faire à des conditions plus appropriées.

<sup>2</sup> Si les circonstances le justifient et que l'on peut raisonnablement l'exiger, les voies de raccordement doivent être construites de manière telle que des raccordements amont restent possibles.

<sup>3</sup> Le raccordé aval doit adapter sa voie de raccordement pour permettre le passage du matériel roulant destiné aux raccordés amont. Ceux-ci supportent les frais de cette adaptation, les avantages que le raccordé aval retire de ces mesures étant dûment pris en compte. Le raccordé aval peut exiger une avance à valoir sur ces frais.

#### **Art. 12 Frais**

<sup>1</sup> Sauf convention contraire, le raccordé supporte les frais:

- a. De la construction, de l'exploitation, de la maintenance, de l'adaptation et de la suppression de la voie de raccordement et des équipements s'y rapportant;
- b. De l'adaptation et de l'aménagement d'installations du chemin de fer exigés par la construction, l'aménagement et l'exploitation de la voie de raccordement; le chemin de fer participe à la couverture de ces frais pour autant qu'il tire avantage de ces travaux.

<sup>2</sup> La Confédération peut participer à la couverture de ces frais de construction conformément à l'article 18, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale du 22 mars 1985<sup>1)</sup> concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants.

### **Section 4: Construction et exploitation**

#### **Art. 13 Droit applicable**

<sup>1</sup> Sauf disposition contraire de la présente loi, les prescriptions relatives à la sécurité prévues dans la législation ferroviaire et dans celle sur les installations électriques s'appliquent également à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des voies de raccordement.

<sup>2</sup> La loi fédérale du 28 mars 1905<sup>2)</sup> sur la responsabilité civile des entreprises de

<sup>1)</sup> RS 725.116.2

<sup>2)</sup> RS 221.112.742

chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes s'applique également aux voies de raccordement.

<sup>3</sup> Les prescriptions fédérales et internationales sur le transport par le rail ainsi que les prescriptions sur le trafic ferroviaire s'appliquent également entre le point de raccordement et le point de remise.

**Art. 14** Croisement d'une voie de raccordement avec des routes et d'autres installations

<sup>1</sup> Les prescriptions de la législation ferroviaire sur l'approbation, la construction, l'exploitation et la signalisation de passages à niveau s'appliquent, par analogie, aux croisements de voies de raccordement avec des routes et d'autres installations.

<sup>2</sup> Les voies de raccordement empruntant des routes et des places privées doivent être signalées lorsque la sécurité du trafic ou la configuration des lieux l'exige.

**Art. 15** Attributions du chemin de fer

<sup>1</sup> Le chemin de fer peut en tout temps contrôler la voie de raccordement et le matériel d'exploitation. Au besoin, il exige des adaptations ou des mesures complémentaires.

<sup>2</sup> Il peut lui-même entretenir l'installation de raccordement aux frais du raccordé.

<sup>3</sup> Le chemin de fer règle et surveille l'instruction du personnel du raccordé et des co-utilisateurs en matière d'exploitation. Il contrôle à intervalles réguliers si ce personnel respecte les prescriptions d'exploitation et de sécurité ferroviaires.

<sup>4</sup> Lorsqu'un raccordé compromet ou lèse en matière d'exploitation et de sécurité les intérêts du chemin de fer, d'un autre raccordé ou d'un co-utilisateur, l'autorité de surveillance ordonne les mesures nécessaires.

**Art. 16** Adaptation et enlèvement d'installations de raccordement

<sup>1</sup> Le chemin de fer peut faire modifier ou enlever des installations de raccordement lorsque:

- a. Des changements apportés à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer l'exigent;
- b. La sécurité de l'exploitation du chemin de fer l'impose;
- c. La voie de raccordement n'est plus exploitée depuis cinq ans et ne paraît pas devoir l'être à nouveau dans un proche avenir.

<sup>2</sup> Le raccordé participe à la couverture des frais pour autant qu'il tire avantage des mesures prises par le chemin de fer.

## **Section 5: Procédure, protection juridique**

### **Art. 17 Autorité de surveillance**

<sup>1</sup> Les Chemins de fer fédéraux suisses sont l'autorité de surveillance pour les voies de raccordement à leur réseau. Pour toutes les autres voies de raccordement, c'est l'Office fédéral des transports.

<sup>2</sup> Si les Chemins de fer fédéraux ne peuvent s'entendre avec les tiers intéressés, l'Office fédéral des transports décide.

<sup>3</sup> L'autorité de surveillance peut exiger, en tout temps, que des modifications ou des adaptations soient apportées au contrat ou aux plans. Elle peut contrôler, en tout temps, la construction, l'exploitation et la maintenance de la voie de raccordement et ordonner les mesures nécessaires.

<sup>4</sup> Le chemin de fer et le raccordé doivent mettre gratuitement à sa disposition le personnel et le matériel nécessaires, et lui fournir tout renseignement.

### **Art. 18 Approbation des plans, des calculs et des prescriptions de service**

<sup>1</sup> Les plans et les calculs pour la construction, la rénovation, l'aménagement et le déplacement des voies de raccordement ainsi que des véhicules empruntant le réseau ferroviaire doivent être soumis à l'examen du chemin de fer; cet examen ne porte que sur la conformité aux prescriptions concernant la construction, l'exploitation et les installations électriques ferroviaires.

<sup>2</sup> L'autorité de surveillance approuve les plans et les calculs des voies de raccordement ainsi que les prescriptions de service.

### **Art. 19 Autorisation de construire**

<sup>1</sup> La procédure d'autorisation de construire est régie par le droit cantonal. Elle est introduite par le raccordé, d'entente avec le chemin de fer.

<sup>2</sup> L'autorisation de construire ne peut être délivrée que lorsque l'autorité de surveillance a approuvé les plans et les calculs.

<sup>3</sup> L'article 18a de la loi fédérale du 20 décembre 1957<sup>1)</sup> sur les chemins de fer est réservé.

### **Art. 20 Autorisation d'exploiter**

La voie de raccordement et le matériel d'exploitation ne peuvent être mis en service qu'avec l'autorisation de l'autorité de surveillance.

<sup>1)</sup> RS 742.101

## **Art. 21** Protection juridique

<sup>1</sup> L'Office fédéral des transports connaît des litiges portant sur:

- a. L'applicabilité de la présente loi;
- b. L'obligation de consentir au raccordement et sur les conditions imposées au raccordé;
- c. L'application de la loi fédérale du 20 décembre 1957<sup>1)</sup> sur les chemins de fer, notamment à la construction et à l'exploitation des voies de raccordement, à leurs croisements avec des routes et d'autres installations ainsi qu'aux véhicules;
- d. Les exigences en matière de sécurité lors de la construction, de l'exploitation et de la maintenance de la voie de raccordement;
- e. L'adaptation et l'enlèvement de la voie de raccordement.

<sup>2</sup> La procédure est régie par les dispositions générales de la procédure fédérale.

<sup>3</sup> En cas d'expropriation selon l'article 6, 1<sup>er</sup> alinéa, la procédure est régie par les dispositions de la loi fédérale sur l'expropriation<sup>2)</sup>.

<sup>4</sup> Tous les autres litiges sont tranchés selon la procédure civile cantonale. Les litiges portant sur l'octroi d'un droit de passage nécessaire ou sur le déplacement d'une voie de raccordement ensuite d'une modification de la situation sont du ressort du juge du lieu de la chose.

## **Section 6: Dispositions finales**

### **Art. 22** Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

### **Art. 23** Abrogation du droit en vigueur

La loi fédérale du 19 décembre 1874<sup>3)</sup> concernant les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels est abrogée.

### **Art. 24** Disposition transitoire

Les contrats existants portant sur les questions de droit relatives aux voies de raccordement doivent être adaptés dans les cinq ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi.

### **Art. 25** Référendum et entrée en vigueur

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

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

<sup>1)</sup> RS 742.101

<sup>2)</sup> RS 711

<sup>3)</sup> RS 7 23



## Message relatif à une loi fédérale sur les voies de raccordement ferroviaires du 14 novembre 1988

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1988             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 3                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 50               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 88.074           |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 20.12.1988       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 1374-1397        |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 105 640       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.