



Révision totale de la loi sur le transport de marchandises; stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire

Rapport sur les résultats de la consultation



TABLE DES MATIÈRES

1	Situation initiale.....	4
1.1	Mandat	4
1.2	Exécution de la consultation.....	4
2	Position générale	5
3	Évaluation des prises de position conformément au catalogue de questions	7
3.1	Objectifs	7
	Question 1: Approuvez-vous les principes et les objectifs de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises en Suisse sur tout le territoire ?	7
3.2	Questions sur les mesures	10
	Question 2: Approuvez-vous les instruments proposés afin d'encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?	10
	Question 3: Considérez-vous que le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau constituent des instruments propres à garantir les capacités en faveur du transport ferroviaire de marchandises.....	11
	Question 4: Estimez-vous qu'il est nécessaire et judicieux d'institutionnaliser un processus de planification visant à élaborer une conception du développement des installations importantes de triage et de transbordement et à coordonner celles-ci avec l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?	13
	Question 5: Les mesures d'encouragement financier proposées sont-elles propres à réaliser les objectifs du projet mis en consultation ?	15
	Question 6: Approuvez-vous le fait que les CFF soient libérés de l'obligation d'exploiter le transport de marchandises en tant que tâche principale ?	21
	Question 7: Voyez-vous d'autres instruments et mesures susceptibles d'augmenter de manière efficace l'attrait et les performances du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?	23
3.3	Questions sur les effets	26
	Question 8: Pouvez-vous confirmer les effets, décrits dans le rapport explicatif, de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?	26



Question 9: Outre les conséquences (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale) décrites dans le rapport explicatif, voyez-vous d'autres effets qui mériteraient d'être mentionnés ?	28
3.4 Questions sur les adaptations juridiques	29
Question 10: Approuvez-vous les modifications des actes normatifs ?	29
3.5 Autres remarques	31
Question 11: Avez-vous d'autres remarques à formuler sur le présent projet de consultation ? ..	31
Annexe 1: Liste des prises de position remises dans la procédure de consultation	32
Annexe 2: catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Révision totale de la loi sur le transport de marchandises, stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire »	35



1 Situation initiale

1.1 Mandat

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC, le 16 avril 2013, d'engager une procédure de consultation sur le projet *Révision totale de la loi sur le transport de marchandises ; stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire*.

1.2 Exécution de la consultation

La consultation s'est ouverte le 16 avril 2013 et a duré jusqu'au 15 août 2013.

Les cantons, les partis politiques, les associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières nationales de l'économie et les milieux intéressés ont été invités à participer à la consultation.

Au total, 139 destinataires ont été invités, dont 80 ont répondu. De plus, des organisations et des particuliers ont envoyé 10 prises de position spontanées.

	Invités	Ont répondu
1. cantons (y c. organisations cantonales)	30	27
2. partis politiques	12	7
3. associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	3
4. associations faîtières nationales de l'économie	12	5
5. organisations	82	38
6. autres / prises de position spontanées		10
Total	139	90

La liste des prises de position reçues avec les abréviations désignant leurs auteurs se trouve à l'annexe 1.



2 Position générale

Le projet a été bien accueilli par une majorité des participants. Les opposants motivent leur position d'une part en déplorant qu'il manque une conception globale, voire un masterplan complet du transport de marchandises et de la logistique qui prenne également en compte le fret routier, et d'autre part en relevant que la mission de la motion 10.3881 sur laquelle repose le projet n'est pas remplie, car une variante avec un objectif de transfert quantifié ou un mandat clair de service public n'a pas été présentée en détail dans le projet, mais a été rejetée à l'avance.

Position par rapport aux principes et aux objectifs

La grande majorité est favorable aux principes et objectifs du projet. Le principe le plus contesté est celui de l'autofinancement. Pour les uns, qui rejettent les principes et objectifs, il n'est pas mis en œuvre assez systématiquement, car toute une gamme d'instruments de promotion financière qui sapent l'application de ce principe reste prévue. Pour les autres, ce n'est pas l'autofinancement qui doit tenir le premier plan, mais un objectif concret de transfert. Pour ce faire, il faut élaborer des variantes permettant d'accroître la part du rail dans le trafic total ou au moins de la conserver.

Position par rapport aux mesures

La plupart des instances consultées sont favorables aux mesures proposées. Une minorité n'est pas du tout d'accord, car ces mesures sont contraires au principe de l'autofinancement ou parce que, d'un point de vue opposé, leurs effets sont trop faibles pour encourager efficacement le fret ferroviaire sur tout le territoire.

Une nette majorité des participants est d'accord sur le remplacement de l'ordre actuel des priorités entre les types de transport par les nouveaux instruments « projet d'utilisation du réseau » et « plans d'utilisation du réseau ». De rares participants y sont partiellement ou totalement opposés : certains parce qu'ils proposent un autre ordre des priorités des types de transport, d'autres parce qu'ils craignent qu'une revalorisation du transport de marchandises entrave le futur aménagement du transport de voyageurs.

La plupart considèrent qu'il est nécessaire et opportun d'adopter un processus de planification institutionnalisé pour les principales installations de triage et de transbordement (ITT). Mais ils sont nombreux à demander que tous les intervenants soient impliqués dès le début et impérativement dans le processus, et que les infrastructures routière et ferroviaire ainsi que leur aménagement soient harmonisés avec la planification desdites installations.

Quant aux instruments de financement, les réactions à la consultation sont nuancées. Seul l'instrument du remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du transport combiné est plébiscité. De même, les contributions d'investissement prévues aux ITT sont en majorité incontestées. Mais les deux points controversés sont la réduction – trop lente ou trop rapide suivant les points de vue – des contributions d'exploitation actuelles, et le désengagement de la



Confédération dans les commandes des cantons, auxquelles elle ne fait plus que participer alors qu'elle les prenait en charge jusqu'ici. De même, les avis sont très partagés au sujet de l'introduction d'un financement de départ et de l'encouragement d'innovations techniques. Certains considèrent avec scepticisme les interactions des instruments de promotion car ils craignent un retransfert croissant du rail à la route, et demandent par conséquent de prolonger le financement de départ de trois à cinq ans. D'autres voient d'un mauvais œil les financements de départ en général en raison des déboires de l'UE dans ce domaine et par crainte de distorsions du marché. De peur d'une surcharge des cantons, divers participants rejettent l'idée que la Confédération ne participe aux commandes que jusqu'à concurrence de la contribution des cantons.

La question de libérer les CFF de l'obligation d'assurer le transport de marchandises comme tâche principale est très controversée. Les partisans y voient un premier pas nécessaire en direction d'un détachement et d'une privatisation (partielle) de CFF Cargo. Les opposants craignent que davantage encore de points de chargement du trafic par wagons complets isolés (TWCI) soient fermés et que les CFF se désengagent petit à petit du TWCI.

D'autres instruments sont proposés : un remaniement du système du prix du sillon, la révision des prescriptions de sécurité, l'égalisation des conditions de durée du travail, de niveau sonore et de contrôles entre le rail et la route ainsi que l'adaptation de l'infrastructure aux trains plus longs.

Position par rapport aux effets

La majorité est entièrement ou au moins partiellement d'accord avec les effets décrits. Certains font observer que les effets ne sont pas présentés de manière suffisamment tangible ni complète pour pouvoir être appréciés. D'autres regrettent l'absence d'évaluations plus exactes en matière d'environnement. On craint d'ailleurs que la réduction de subventions d'encouragement et l'adaptation des conditions-cadre soient mal synchronisées, ce qui pourrait produire des effets plus négatifs que prévu à court terme et entraîner une réduction de la part du rail sur tout le territoire.

Position par rapport aux adaptations juridiques

La plupart des adaptations juridiques correspondent en substance aux déclarations déjà évoquées ci-dessus. Certaines instances consultées déplorent spécialement que les responsabilités n'aient pas été plus clairement réglées jusqu'ici et que le projet ne corrige pas cet état de fait. D'autres, notamment la CTP, ne sont pas d'accord avec la répartition prévue des compétences dans la procédure d'autorisation de construire des ITT.

Autres remarques

De nombreuses instances consultées souhaitent un monitoring des répercussions assorti d'éventuelles mesures supplémentaires de même que l'établissement de rapports réguliers sur le développement du transport de marchandises sur tout le territoire.



3 Évaluation des prises de position conformément au catalogue de questions

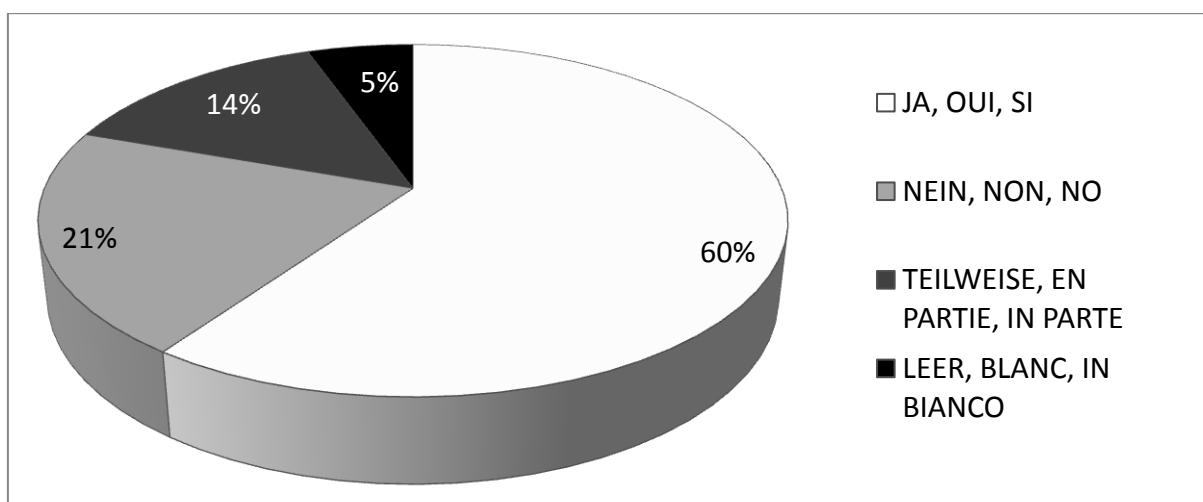
Les participants à la consultation ont reçu un catalogue de questions (cf. annexe 2), qui contient onze questions, notamment sur les grandes lignes directrices, les mesures et le financement ainsi que leurs effets. La structure de l'évaluation des prises de position est calquée sur celle du questionnaire¹.

3.1 Objectifs

Question 1: Approuvez-vous les principes et les objectifs de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises en Suisse sur tout le territoire ?

L'opinion générale

La majorité des participants (68 sur 87) est d'accord ou partiellement d'accord avec les principes et objectifs du projet. Une partie de la minorité (7 sur 19) n'est pas d'accord parce que le principe de l'autofinancement n'est pas appliqué assez systématiquement et qu'il manque une conception globale supramodale. Pour l'autre partie (12 sur 19), ce n'est pas l'autofinancement qui doit tenir le premier plan, mais l'élaboration de variantes permettant d'accroître la part du rail dans le trafic total ou au moins de la conserver.



¹ De nombreuses instances consultées n'ont pas répondu à toutes les questions ou sous-questions, fait dont rendent compte les diagrammes-fromages (« blanc »). Toutefois, ces champs vides ne sont pas pris en compte dans l'évaluation de détail (« L'opinion générale », « Les détails »).



Les détails

55 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP et 25 cantons (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 2 partis (PDC, PLR), 2 organisations faîtières des communes, villes et régions de montagne (CS, SAB), 2 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse) ainsi que 21 organisations et 2 autres participants.

La CTP² est d'accord sur les principes et objectifs à condition que l'offre actuelle en transport régional des voyageurs ne soit pas restreinte, que les aspects sécuritaires soient dûment pris en compte lors des transports de marchandises dangereuses et que le principe du développement durable soit inscrit dans la loi. UR estime que l'offre ferroviaire actuelle ne doit pas se transférer sur la route. Pour CP, une harmonisation entre transport de voyageurs et de marchandises s'impose. Quelques instances consultées (Fenaco, VAP, VSMR) souhaitent un aménagement continu de l'infrastructure pour le transport de marchandises également, d'autres (economiesuisse, CFS, CC BS/BL, IG CICDS, SSC) une stratégie globale supramodale. Economiesuisse estime en outre qu'il faut aller plus loin (en enquêtant par ex. sur le potentiel de l'innovation en transport de marchandises), afin d'atteindre l'autofinancement. La CICDS et Pro Bahn souhaitent fixer un objectif de transfert chiffré. Pour la CICDS, l'encouragement des infrastructures doit être non discriminatoire et l'accès aux ITT ainsi que leur exploitation libéralisés systématiquement. Pour les CJ, il faut pouvoir déroger au principe de l'autofinancement chez les chemins de fer à voie étroite.

13 instances consultées sont **PARTIELLEMENT** d'accord sur les objectifs généraux : il s'agit d'un canton (BL), d'un parti (PVL), d'une organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), d'une organisation faîtière de l'économie (USAM) ainsi que de cinq organisations (GF, Hupac, IGöV OS, Les Routiers Suisses, TCS, transfair) et de trois autres participants (Rail Valley, SRT, Thurbo).

Pour quelques-uns (PVL, USAM, IGöV OS), il manque un objectif précis à long terme, à l'aune duquel le projet puisse être positionné ou évalué. D'autres (BL, USAM, Les Routiers Suisses) déplorent l'absence de référence aux autres moyens de transport et trouvent que le projet est axé trop unilatéralement sur le fret ferroviaire. Certaines instances consultées (IGöV OS, SRT, transfair) trouvent que le projet se concentre trop sur le principe de l'autofinancement et néglige le développement durable. BL souhaite compléter le plan sectoriel des transports par les domaines logistique et transport. Pour Hupac, les ITT doivent obligatoirement être définies plus précisément et l'inégalité de traitement entre débord avec grue et terminal TC doit cesser. Le TCS regrette qu'il n'y ait aucun mandat de transfert sur tout le territoire et estime que les recettes prélevées en trafic routier doivent être affectées à ce dernier. SRT trouve que les besoins spéciaux du marché suisse sont trop peu pris en compte.

² Le Comité du St-Gothard ainsi que tous les cantons sauf AI, AG, SZ s'associent explicitement à la prise de position de la CTP. Si rien d'autre n'est spécifié ci-après, l'opinion de la CTP englobe également celles du Comité du St-Gothard ainsi que de tous les cantons sauf AI, AG, SZ.



19 prises de position contiennent une réponse **négative**. Il s'agit de 4 partis (PEV, Les Verts, PSS, UDC), de 2 associations faîtières de l'économie (USP, USS) ainsi que de 9 organisations (UPSA, initiative des Alpes, ASTAG, FRS, Terminal du Rhin supérieur, CITP, SEV, Swissterminal, ATE) et de 4 autres participants (ALR, Pro Cargo, FSB, WVS).

Une partie des instances consultées (UDC, UPSA, ASTAG, FRS) rejette les principes et objectifs du projet, estimant que l'autofinancement n'y est pas mis en œuvre assez systématiquement, qu'il manque un masterplan logistique ferroviaire complet et qu'il est abusif d'affecter les taxes issues du trafic routier au fret ferroviaire. ALR, Terminal du Rhin supérieur et Swissterminal ne seront pas d'accord tant que le débord ne sera pas défini comme une ITT et que les instruments du financement de départ et de la commande par les cantons n'auront pas été abandonnés.

Les autres participants (PEV, Les Verts, PSS, USP, USS, initiative des Alpes, CITP, ProCargo, SEV, FSB, ATE, WVS,) ne sont pas d'accord sur le principe de l'autofinancement et regrettent l'absence d'un objectif de transfert chiffré. La coalition Pro Cargo³ estime que le mandat de la motion n'est pas accompli et demande la description d'un mandat de service public (avec obligation de transporter, options d'objectif de transfert, mesures et instruments précis), qui contiendra des considérations globales relatives à l'environnement et au climat, à la sécurité et à la santé de la population ainsi qu'à la desserte de régions périphériques. Le SEV trouve inopportun de ne discuter qu'avec les intervenants de la branche.

³ Les milieux consultés suivants expriment la même opinion que Pro Cargo : Les Verts, PSS, USS, initiative des Alpes, IGöV CH, SEV, ATE

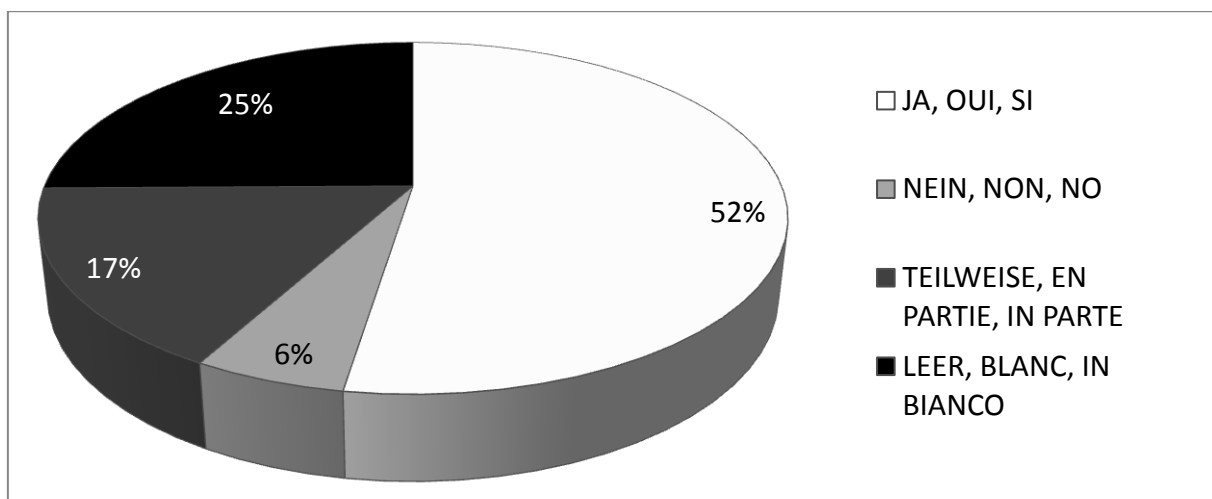


3.2 Questions sur les mesures

Question 2: Approuvez-vous les instruments proposés afin d'encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?

L'opinion générale

La grande majorité des participants (62 sur 67) est d'accord ou partiellement d'accord sur les instruments proposés. 5 participants ne sont pas d'accord parce que les instruments sont soit contraires au principe de l'autofinancement soit trop peu efficaces.



Les détails

47 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP et 25 cantons (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 3 partis (PDC, PVL, PLR), 2 organisations faîtières des communes, villes et régions de montagne (CS, SAB), 1 association faîtière de l'économie (CP) ainsi que 15 organisations.

Plusieurs instances consultées (CFS, Fenaco, CC BS/BL, VAP, VSMR) constatent différents délais de déploiement des effets des instruments. Les CFF souhaitent que les restrictions de longueur des véhicules marchandises lourds soient mentionnées dans le rapport en tant que facteur de régulation.

15 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord, à savoir 1 parti (PSS), 1 organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 3 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 9 organisations et Rail Valley.

Quelques instances consultées (PSS, IGöV OS, ATE) trouvent que les instruments ne sont pas suffisants ou qu'il manque des instruments permettant de conserver ou d'accroître la part du rail dans les transports. economiesuisse et CC BS/BL constatent que les horizons de déploiement des instruments divergent. economiesuisse trouve par ailleurs qu'il faut mettre en œuvre aussi rapidement que possible les conditions-cadre proposées et y ajouter d'autres améliorations. Il y a lieu de définir



des mesures supplémentaires propres à accroître les capacités, sur la route également. L'USAM déplore que les mesures soient axées uniquement sur le trafic ferroviaire. Pro Bahn est d'avis que l'emplacement et le nombre de terminaux devraient être reconsidérés en fonction des quantités présumées, puis adaptés le cas échéant.

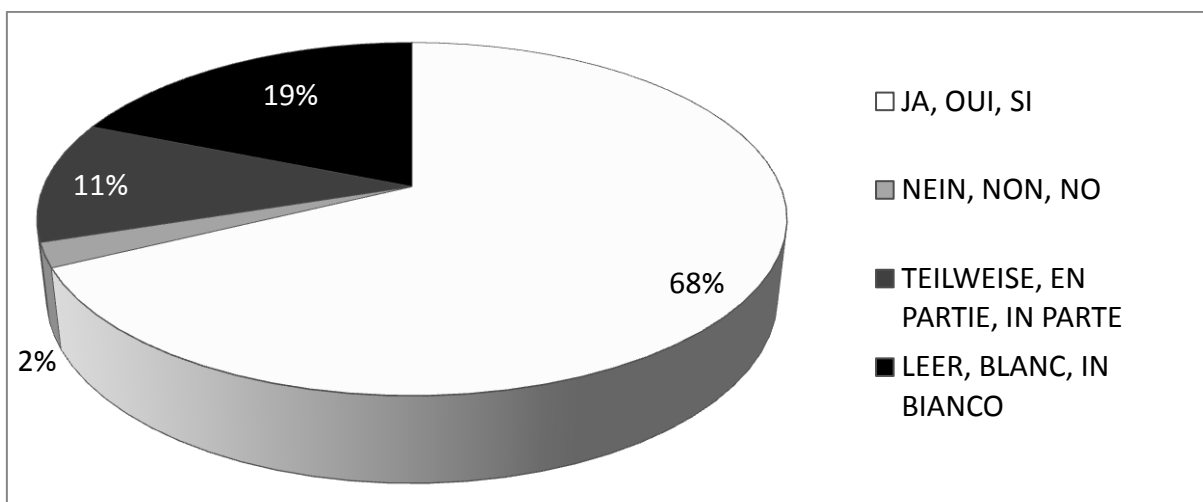
5 participants ont répondu **NON**, à savoir 2 partis (Les Verts, UDC), 2 organisations (Swissterminal, TCS) et ALR.

UDC, TCS et ALR voient une contradiction entre l'autofinancement et les instruments proposés et refusent une subvention au fret ferroviaire sur tout le territoire. Pour Les Verts, il manque des instruments concrets propres à accroître la part du rail dans le trafic total et des mesures permettant aux fournisseurs de prestations de couvrir leurs coûts.

Question 3: Considérez-vous que le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau constituent des instruments propres à garantir les capacités en faveur du transport ferroviaire de marchandises ?

L'opinion générale

La grande majorité des prises de position sur cette question (61 sur 73) est d'accord pour remplacer l'ordre des priorités dans sa forme actuelle par un projet d'utilisation du réseau et des plans d'utilisation du réseau. 12 participants y sont partiellement ou entièrement opposés. Quelques uns parce qu'ils proposent un autre ordre des priorités, d'autres parce qu'ils craignent qu'une revalorisation du transport de marchandises entrave l'aménagement prévu du transport de voyageurs.



Les détails

61 instances consultées ont répondu **OUI**, à savoir la CTP et 25 cantons (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH) avec des propositions d'adaptation minimales, 4 partis (PDC, PEV, PVL, PSS), 1 organisation faîtière des



communes, des villes et des régions de montagne (CS), 4 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 25 organisations et 1 autre participant.

Les cantons exigent une adaptation du texte de loi, qui doit disposer clairement que le Conseil fédéral, lors de l'élaboration du projet d'utilisation du réseau, doit prendre en compte entre autres les objectifs des investissements consentis ou décidés de la Confédération et des cantons et la réponse à la demande prévisionnelle. Les cantons, les partis et de nombreuses associations jugent nécessaire de favoriser davantage le transport de marchandises lors de l'adjudication de sillons sans pour autant préterir le transport de voyageurs. Les intervenants du transport de marchandises apprécient que leurs intérêts soient pris en compte dans le processus d'établissement et de modification de l'utilisation du réseau.

10 instances consultées sont **PARTIELLEMENT** d'accord, à savoir 1 canton (BL), 1 parti (PLR), 2 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (SAB, UVS) ainsi que 5 organisations et 1 autre participant.

BL propose d'adopter la planification de la capacité et de l'offre ainsi que le projet d'utilisation du réseau PRUR avant la décision parlementaire sur l'aménagement de l'infrastructure. Le PLR estime les instruments appropriés, mais fait observer qu'il faut les assouplir et éviter des dépenses administratives supplémentaires inutiles. Turbo, CJ et CIP craignent une détérioration du trafic régional par rapport à aujourd'hui. Du point de vue du SAB, il ne faut adopter les instruments que si la priorité du transport de voyageurs est maintenue et si les cantons et les intervenants concernés participent à la planification. Pour SRT, les explications n'indiquent pas assez comment les nouveaux instruments permettront de répondre aux besoins spéciaux du transport de marchandises en matière de sillons. TFG est favorable à un déplacement de priorité du transport de voyageurs vers le transport de marchandises, mais préfère attendre une réglementation européenne. Pour l'UVS, les instruments sont trop compliqués, notamment leur échelonnement en deux phases. Pour l'ASTAG, les instruments vont en principe dans la bonne direction. La souplesse des instruments et la procédure d'audition ne doivent cependant pas aboutir à un déplacement de sillons prévus pour le transport des marchandises vers le transport de voyageurs.

Deux instances consultées **ont répondu NON** (ALR, Swissterminal).

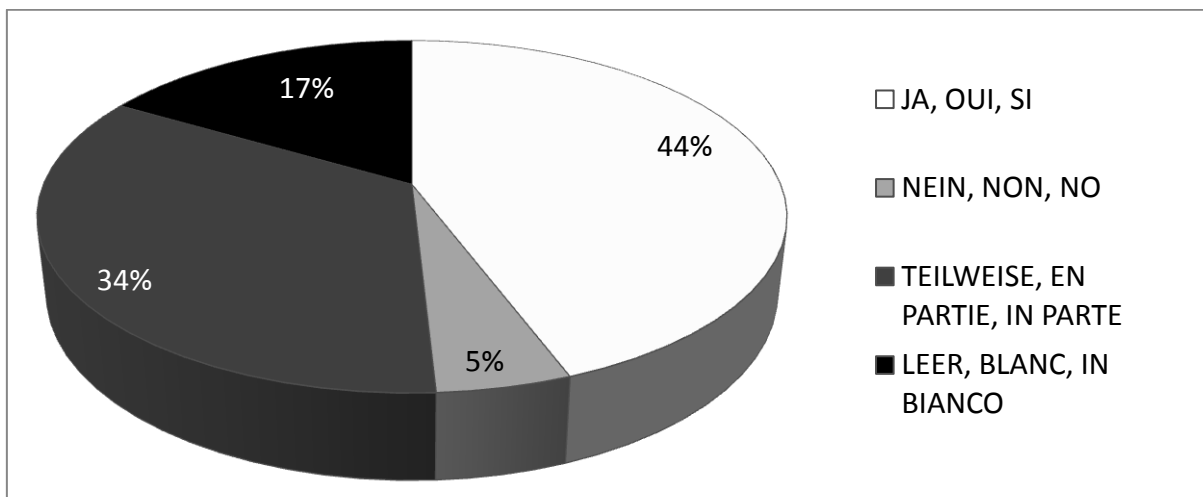
Swissterminal est d'avis que les plans d'utilisation du réseau doivent être transfrontaliers et définis en collaboration avec les intervenants.



Question 4: Estimez-vous qu'il est nécessaire et judicieux d'institutionnaliser un processus de planification visant à élaborer une conception du développement des installations importantes de triage et de transbordement et à coordonner celles-ci avec l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

L'opinion générale

Sur les 75 réponses à cette question, plus de la moitié (40) contiennent un avis favorable à un processus de planification institutionnalisé, qui est jugé nécessaire et opportun. 31 participants sont partiellement d'accord. Ils le jugent opportun si certaines adaptations ont lieu. Quatre instances consultées ne sont pas d'accord. La plupart constatent qu'il faut impliquer tous les intervenants dès le début et de manière contraignante dans le processus, et harmoniser les infrastructures routière et ferroviaire, aménagement compris, avec la planification des ITT.



Les détails

40 participants ont répondu **OUI**, à savoir 3 cantons (BL, FR, SZ), 3 partis (PDC, PEV, PLR), 2 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (SAB, UVS), 2 associations faîtières de l'économie (CP, USAM) ainsi que 29 organisations et 1 autre participant.

Une partie considérable (21) demande la participation active et obligatoire de tous les intervenants (communes, cantons, ETF et chargeurs) au processus de planification, et ce dès le début. Pour 7 participants (UPSA, ASTAG, Fenaco, FRS, Terminal du Rhin supérieur, VSMR, VAP) l'accès non discriminatoire doit être garanti. Huit instances consultées (BL, CFS, Fenaco, Hupac, Terminal du Rhin supérieur, CC BS/BL, VSMR, VAP) demandent que le débord soit traité de manière analogue aux ITT. Quelques-uns (BL, Fenaco, CFF, VSMR, VAP) relèvent l'impérieuse nécessité, pour les besoins du transport de marchandises, de figurer intégralement dans la planification de l'offre et dans celle de l'infrastructure qui en résulte. D'autres (Fenaco, VSMR, VAP) jugent nécessaire que le législateur définisse les installations qui sont du réseau public et celles qui sont exploitées par CFF Cargo. Pro Bahn demande que le concept soit complété par un plan sectoriel du transport de



marchandises et fait observer qu'une trop forte implication des cantons pourrait compromettre la réalisation d'installations.

31 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord, à savoir la CTP et 22 cantons (AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 1 parti (PSS), 1 organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (CS), 2 associations faîtières de l'économie (economiesuisse, USS) ainsi que 2 organisations (BLS, Comité du Saint-Gothard) et 2 autres participants (SRT, Thurbo).

La plupart de ceux qui sont partiellement d'accord (CTP, 22 cantons, CS, USS, economiesuisse, BLS, Thurbo) souhaitent la participation active et obligatoire de tous les intervenants (communes, cantons, ETF et chargeurs) dès le début dans le processus de planification. Le PSS demande que la population concernée par de nouvelles ITT soit consultée. Les besoins du transport de marchandises doivent, selon 25 participants (CTP, les 22 cantons, Thurbo et SRT) être intégrés dans la planification de l'offre et dans la planification de l'infrastructure qui en résulte. VD et BLS demandent que l'accès non discriminatoire soit garanti. economiesuisse exige qu'une coordination avec la stratégie des chantiers de transbordement ait lieu et refuse un traitement séparé du débord et des gares de triage.

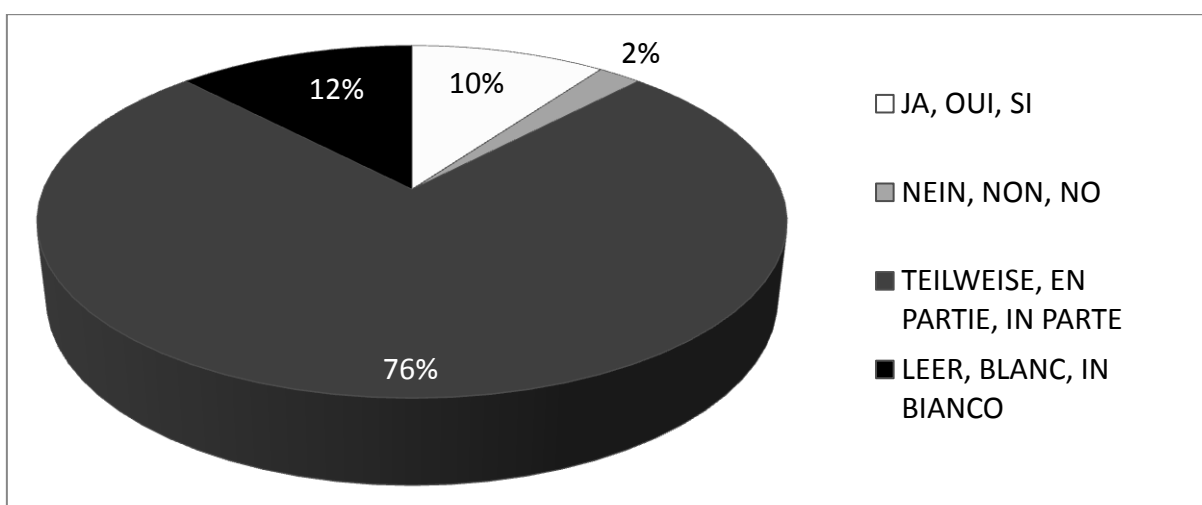
4 participants ont répondu **NON**, à savoir 3 organisations (GF, RhB, Swissterminal) et 1 autre instance consultée (ALR). Le principal motif du refus est que tous les intervenants doivent participer obligatoirement dès le début et ne pas seulement être entendus (ALR, GF, Swissterminal). Pour ALR, l'exploitation doit être non discriminatoire.



Question 5: Les mesures d'encouragement financier proposées sont-elles propres à réaliser les objectifs du projet mis en consultation ?

L'opinion générale

Les quelques participants qui ont répondu à cette question (9 sur 79), sont entièrement d'accord sur les mesures financières d'encouragement. La majorité (68) n'est que partiellement d'accord. Seuls 2 participants ne sont pas du tout d'accord. Ces deux derniers groupes estiment majoritairement que les mesures financières vont soit trop loin – et ne sont pas compatibles avec le principe de l'autofinancement – soit pas assez loin pour conserver ou accroître la part du rail sur tout le territoire.



Les détails

9 participants ont répondu **OUI**, à savoir 4 cantons (AI, FR, SZ, ZH), 1 parti (PVL), 1 association faîtière de l'économie (CP) ainsi que 3 organisations (CFF, FP, VSLF).

68 instances consultées sont **PARTIELLEMENT** d'accord, à savoir la CTP et 22 cantons (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG), 3 partis (PDC, PEV, PSS), 3 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (CS, SAB, UVS), 4 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse, USP, USAM) ainsi que 30 organisations et 5 autres participants.

2 participants, une organisation (Swissterminal) et ALR ont répondu **NON**.



Vue d'ensemble des instruments et de leur évaluation⁴:

En général	
Il ne faut pas réduire les ressources.	GR, CS, CJ, IGöV OS, CFF, transfair, ATE, UTP
Il faut durcir les critères de rentabilité.	economiesuisse, ALR, UPSA, ASTAG, FRS, GF, Hupac
Il n'est pas certain que les ressources suffisent pour les mesures d'encouragement proposées.	USP, Pro Bahn, SRT, FSB
Les moyens financiers doivent être assurés à long terme.	Fenaco, VAP, VSMR
Rejet du subventionnement de l'exploitation ferroviaire.	UPSA, ASTAG, FRS
Il faut maintenir les contributions d'exploitation.	PEV, PSS, CITP
Un financement suffisant doit être garanti. Les mesures et les ressources ne suffiront peut-être pas.	ES, IGöV OS, UTP
Les instruments ne seront évaluable que lorsqu'ils seront comparés avec les mesures d'une variante de transfert.	Pro Cargo, SEV
Supprimer la limitation à 2027.	SAB
Les instruments proposés ne sont pas compatibles avec l'autofinancement.	economiesuisse
Une augmentation durable de la part du rail n'est possible que dans des conditions-cadre appropriées (et non pas par un encouragement financier).	economiesuisse
Etudier aussi les aspects du développement durable.	Terminal du Rhin supérieur
Créer un instrument de soutien direct des ETF en cas de crise économique et de situations extraordinaires.	CFF
Le montant de l'affectation des contributions doit être calculé de manière transparente.	Terminal du Rhin supérieur
Réforme problématique du système d'encouragement : elle ne tient pas compte des exigences du marché, constitue une distorsion de concurrence, crée des incitations erronées et diminue la transparence.	Hupac
Il faut assouplir les critères de rentabilité.	ATE
Les réductions de subvention pendant la phase de mise en œuvre du nouveau système de financement sont inopportunes.	BE
Les effets négatifs sur tous les utilisateurs (jusqu'aux clients en fin de chaîne du TRV) doivent être intégrés dans le calcul macroéconomique.	Thurbo
Différenciation, en matière d'encouragement, entre chemin de fer à voie métrique et à voie normale.	CJ

⁴ Le tableau n'indique que la critique des instruments, sans distinction entre les réponses « OUI », « NON » ou « EN PARTIE » des milieux consultés.



Désenchevêtrement des flux financiers.	USAM
Égalité de traitement entre TC, trafic par trains complets et TWCI.	CICDS
Disparité entre réduction des ressources et encouragement du fret ferroviaire.	USS
Contributions d'investissement aux installations de transbordement et aux voies de raccordement	
Conservation des aides à l'investissement affectées au renouvellement d'installations privées au titre de l'égalité de traitement entre TWCI et TC	CTP, Comité du Saint-Gothard, CFS, EV, Fenaco, CC BS/BL, CICDS, VAP, VSMR
L'accès et l'exploitation non discriminatoires doivent être garantis sans exception.	UPSA, ASTAG, BLS, FRS, GF, CICDS, TFG
Soutien aux ITT exclusivement par des contributions d'investissement (les entreprises doivent financer l'entretien elles-mêmes au sens de l'autofinancement).	UPSA, ASTAG, FRS, Terminal du Rhin supérieur
La participation aux frais de démantèlement de voies de raccordement doit être facultative.	CFS, Fenaco, VAP, VSMR
Définir le débord comme une ITT.	economiesuisse, CICDS, Swissterminal
Renoncer dans la mesure du possible à l'encouragement ou le limiter à un minimum.	UPSA, ASTAG, FRS
Exclure le transfert obligatoire, car la desserte de base est effectuée par le fret routier. Base juridique manquante, formulation confuse de l'objectif, effets supposés du fret ferroviaire faux ou contredits par les faits.	UPSA, ASTAG, FRS
Les subventions aux terminaux doivent être nettement plus élevées que celles des voies de raccordement.	UPSA, ASTAG, FRS
La participation aux frais de démantèlement de voies de raccordement doit être obligatoire.	SOB
Les gestionnaires d'infrastructure doivent pouvoir supporter économiquement et en termes d'exploitation le financement du raccordement à l'ITT.	BLS, Turbo
Utiliser les économies des contributions d'exploitation pour le dernier kilomètre et les prestations de service non rentables.	PDC, SAB
Augmenter nettement la valeur-seuil de subvention des voies de raccordement.	CFF
Les raccordés doivent continuer à payer les coûts de construction du dispositif de raccordement et en conserver la propriété.	CFF
Les taux d'encouragement sont trop élevés (effet boule de neige).	economiesuisse
Pas de réduction des contributions d'investissement de 80 % à 60 %.	PDC
N'autoriser que les terminaux qui peuvent traiter les trains de 650 m en un bloc.	TFG



Les points de chargement régionaux doivent être ouverts à toute combinaison entre route et rail.	SAB
Les règlements d'exploitation de CFF Cargo pour les gestionnaires de terminaux sont souvent inintéressants sur le plan financier et inefficients en termes de technique de production.	GF
Pas de prêt sans intérêts. Le remboursement afflue dans la caisse fédérale générale et son affectation est détournée.	Swissterminal
Remboursement de la RPLP sur les parcours initiaux et terminaux du TC	
À court terme d'accord, à supprimer à moyen terme.	USAM, UPSA, ASTAG, FRS
Contredit le postulat de l'autofinancement.	BL, Fenaco, VAP
Abolition, car ne va pas vers le but voulu, contredit l'autofinancement et entraîne des distorsions de concurrence.	BL, economiesuisse, EV
Supprimer la différenciation entre TC et TWCI.	Fenaco, VAP
Risque d'abus par limitation du transport par la route au minimum suffisant pour recevoir le remboursement de la RPLP.	SOB
Inclure d'autres transports (que le TCNA) : transports de carrière, de déchets, de produits de l'agriculture, etc.	VD
Bonus à l'unité (év. en fonction du poids).	Pro Bahn
Indemniser en fonction du volume.	CICDS
Supprimer ou convertir en financement de départ.	SRT
Participation de la Confédération aux commandes des cantons	
Les cantons ne doivent pas être entraînés par le droit fédéral dans un cofinancement du fret ferroviaire. La réglementation actuelle suffit.	CTP
Inopportune, refusée.	PVL, economiesuisse, ALR, Terminal du Rhin supérieur, Hupac, Swissterminal
Bien accueillie chez les chemins de fer à voie étroite, réserves considérables pour la voie normale.	CFS, Fenaco, CC BS/BL, SSC, VSMR, VAP
L'encouragement financier ne devrait se faire qu'avec l'accord des chargeurs.	Fenaco, VSMR, VAP
Les points de chargement régionaux doivent être ouverts à toute combinaison entre route et rail.	Fenaco, VSMR, VAP
Affecter les ressources financières surtout à la desserte du dernier kilomètre. Ces ressources pourraient aussi provenir de prestataires de services locaux indépendants.	Fenaco, VSMR, VAP
Il faut que la Confédération observe l'utilisation de l'instrument, signale d'éventuelles dérives et trouve un moyen pour que les cantons peu dotés financièrement obtiennent aussi des prestations s'ils ne peuvent pas apporter les 50% requis.	Initiative des Alpes, ATE, UTP



L'implication des intérêts cantonaux n'est pas appropriée. La Confédération doit être responsable.	Terminal du Rhin supérieur, TFG
Les lignes moins rentables seraient fermées en cas d'introduction de l'instrument.	USP, FSB
La part de la Confédération doit dépasser 50%. Même réglementation que pour le TRV.	RhB, UTP
La Confédération devrait – après accord avec les cantons – être commanditaire.	Pro Bahn
50% ne sont pas une surcharge financière légère pour les cantons.	SZ
Le cofinancement d'une mesure ne doit pas dépendre exclusivement de l'origine de la mesure dans un canton. Cela entraînerait des surcoûts massifs pour certains cantons.	IGöV OS
Poursuivre des objectifs nationaux et de politique environnementale et comparer le rapport coûts-utilité avec celui d'autres modes de transport.	CICDS
Les cantons devraient payer davantage (70-80 %).	CICDS
Pas de systèmes de subvention concurrents et décentralisés.	Swissterminal
Pas d'accord sur une surcharge massive de certains cantons.	BE
Financement de départ	
Il faudrait pouvoir prolonger les délais selon des critères prédéfinis, car il est possible qu'ils ne suffisent pas pendant les périodes économiquement difficiles.	CTP, Initiative des Alpes, Comité du Saint-Gothard
Augmenter la limitation à 5 ans.	ZH, CS, ES, CJ, SRT, ATE, UTP
Refus de l'instrument.	USAM, ALR, UPSA, ASTAG, FRS
Refus car les expériences ont été négatives dans l'UE.	CFS, Fenaco, Terminal du Rhin supérieur, VAP, VSMR
Recouvrabilité en cas d'abandon de l'offre de prestations après la fin du financement.	Fenaco, VAP, VSMR
Doit être attesté de manière transparente.	BLS, UTP
Le montant doit être limité.	Les Routiers Suisses
Limitation à 6 ans au plus.	IG CICDS
Refus, de peur que des offres de prestations ne disparaissent après échéance du financement.	economiesuisse
Refus car il entraîne des distorsions du marché et une cannibalisation.	Hupac
Risque de cannibalisation des offres de prestations.	GF
Création d'un collectif de spécialistes neutre, formé de participants au marché, compétents pour consultation et recommandation de demandes à l'OFT.	GF
Extension au trafic import-/export.	GF



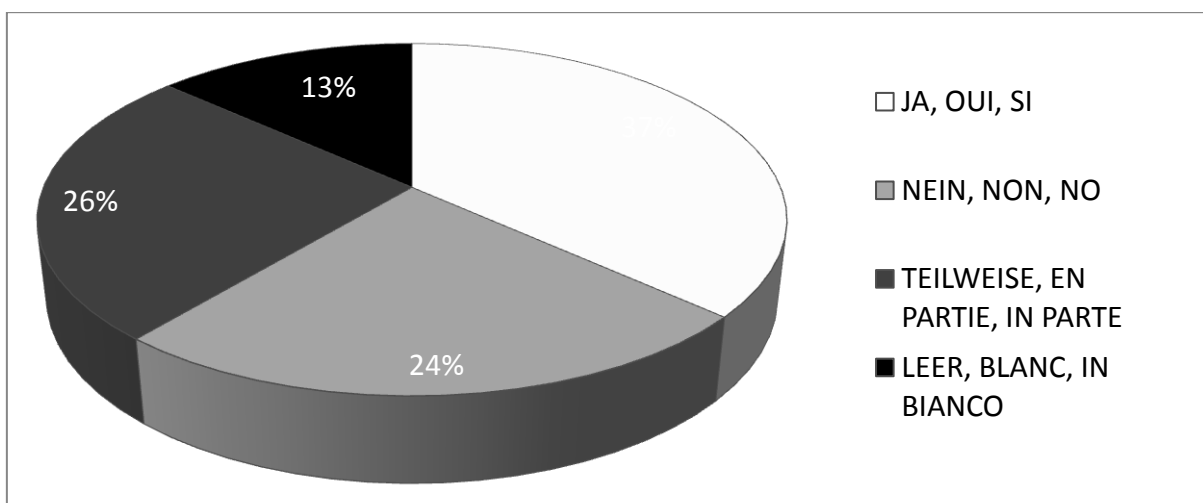
Encouragement des innovations techniques	
Collaboration avec l'UE, optimisations surtout en transports transfrontaliers.	BLS, Pro Bahn, UTP
Surveiller et encourager durablement la qualité du transport – surtout du TWCI – par un système d'objectifs et de contrôle.	Pro Bahn, Rail Valley
Refus d'encourager l'innovation dans le secteur de l'infrastructure.	UPSA, ASTAG, FRS
La Confédération devrait jouer plus activement son rôle dans la conception et soutenir les implémentations concrètes au moyen de prescriptions et de contributions d'encouragement et d'équipement. Concept similaire à celui des ITT.	BL, initiative des Alpes
Mettre en place une commission de spécialistes et créer un centre de compétences.	ALR
Délai de transition des indemnités d'exploitation actuelles	
3 ans est un délai trop court.	BE, BS, initiative des Alpes, CICDS, CFF, TFG, transfair, ATE, UTP
Un plan de réduction rapide ne doit être exécuté que s'il n'y a pas de pertes en termes de transports.	UVS, CFS, Fenaco, CC BS/BL, VAP



Question 6: Approuvez-vous le fait que les CFF soient libérés de l'obligation d'exploiter le transport de marchandises en tant que tâche principale ?

L'opinion générale

Plus d'un tiers (33 sur 78) est d'accord pour que les CFF soient libérés de cette obligation. 23 instances consultées sont partiellement d'accord et 22 ne sont pas d'accord. La plupart de ceux qui sont partiellement d'accord souhaitent que le Conseil fédéral explicite plus exactement les conséquences. Les instances consultées qui ne sont pas d'accord craignent que davantage encore de points de chargement soient fermés et que les CFF se désengagent entièrement du TWCI.



Les détails

33 participants ont répondu **OUI**, à savoir 5 cantons (AI, AG, BE, SZ, ZH), 3 partis (PLR, PVL, UDC), 3 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse, USAM) ainsi que 21 organisations et 1 autre participant.

Quelques-uns (AG, BE, SZ, VSLF) estiment que les effets ne sont pas clairs et qu'il existe un risque que les CFF se désengagent entièrement ou partiellement de ce secteur. L'UTP craint des retransferts supplémentaires du rail à la route, que celle-ci ne pourrait pas absorber, et le renchérissement du transport régional des voyageurs du fait de la perte de parts du centre de profits du rail TWCI. D'autres trouvent qu'il faut en tout cas maintenir un parc de wagons défini (CP), que les CFF doivent justifier la fermeture de points de chargement de manière transparente (SOB), que les concepts de CFF Cargo pour l'avenir ne sont pas clairs (VAP) et qu'un point de chargement abandonné doit être démantelé (FP).

23 participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord : la CTP et 16 cantons (AR, BL, BS, GL, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SG, TG, VS, ZG), 1 parti (PDC), 1 organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (CS), 3 organisations et 1 autre participant.



La plupart de ceux qui ne sont que partiellement d'accord (CTP, AR, BL, BS, GE, GR, GL, OW, NE, NW, SO, SG, SH, VS, ZG, PDC, CS, Comité du Saint-Gothard), trouvent les effets peu clairs et craignent un désengagement partiel ou complet des CFF. Ils souhaitent donc que le Conseil fédéral, dans son message au Parlement, démontre comment en vérifier les effets. SG et SRT souhaitent que le désengagement ne se fasse pas du jour au lendemain. SRT souhaite également que la Confédération indemnise les cantons pour le transfert de responsabilité. Pour BL et LTP, les transports de marchandises dangereuses doivent être exclus de la libération. Pour les CJ, cela ne doit pas désavantager certaines régions.

22 participants **ont répondu NON**, à savoir 5 cantons (FR, JU, TI, UR, VD), 2 partis (PEV, PSS), 2 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (SAB, UVS), 2 associations faîtières de l'économie (USS, USP) ainsi que 8 organisations et 3 autres participants.

L'argument principal qui s'oppose à libérer les CFF de cette tâche principale est le risque de fermeture de points de chargement supplémentaires, et de désengagement total des CFF de ce secteur (FR, JU, UR, VD, SAB, USS, ES, Pro Bahn). Pour quelques-uns (PSS, Pro Cargo, SEV), il faut donc plutôt inscrire un mandat de service public dans la loi. L'UVS considère que l'encouragement sur tout le territoire serait compromis sans une entreprise ferroviaire de marchandises. Pour Pro Cargo et SEV, la libération des CFF est d'autant plus incompréhensible qu'elle affaiblit surtout le TWCI, qui transporte le plus de marchandises, et de loin. transfair insiste sur la grande importance du transport de marchandises en Suisse et à l'étranger. Pro Bahn trouve que la décision revient au peuple. L'initiative des Alpes évoque les expériences négatives à l'étranger. Pour FR et pour l'initiative des Alpes, il est nécessaire de créer rapidement un processus qui régie la planification du réseau des points de chargement.

Autres remarques

Bien que la question d'éventuelles mesures supplémentaires n'ait pas été posée, plusieurs participants y répondent :

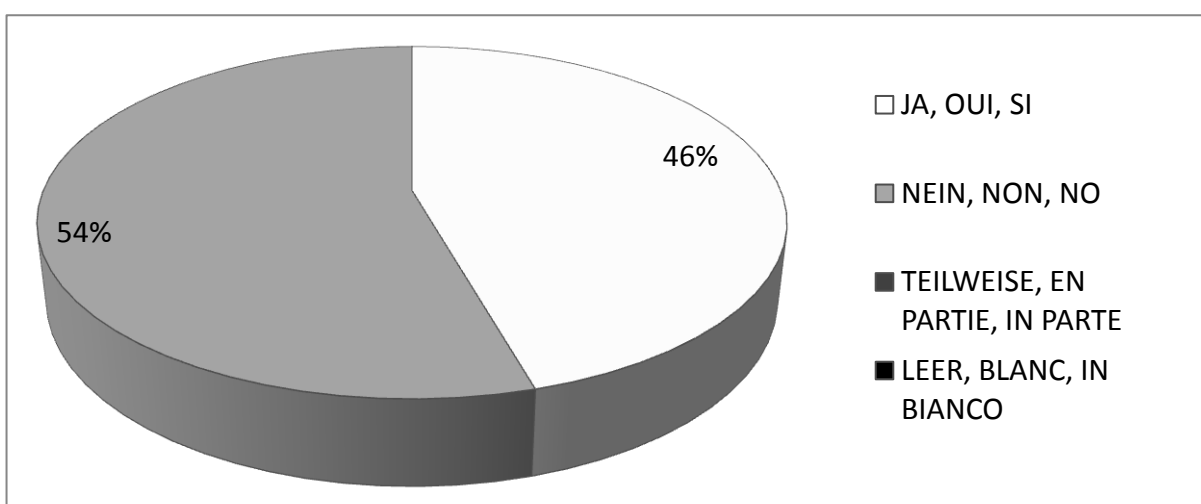
Quelques-uns (ASTAG, UPSA, FRS, EV, Terminal du Rhin supérieur, Hupac) souhaitent séparer CFF Cargo du consortium et procéder à une privatisation partielle. D'autres (economisuisse, CFS, CC BS/BL, SSC) proposent aussi de détacher CFF Cargo, mais d'en faire dans un premier temps une entreprise indépendante propriété d'Etat, avec un Conseil d'administration formé d'experts de la logistique. Pro Bahn, qui s'oppose à une libération, propose l'autonomie sur le modèle de DB Schenker, afin que CFF Cargo puisse apparaître sur le marché comme prestataire général.



Question 7: Voyez-vous d'autres instruments et mesures susceptibles d'augmenter de manière efficace l'attrait et les performances du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?

L'opinion générale

41 participants sur 90 voient d'autres instruments et mesures. 49 n'en voient aucun⁵. Les instruments/mesures les plus fréquemment mentionnés sont : un remaniement du système du prix du sillon, la révision des prescriptions de sécurité, l'égalisation des conditions de durée du travail, de niveau sonore et de contrôle entre rail et route ainsi que les adaptations de l'infrastructure aux trains plus longs.



Les détails

41 participants ont répondu **OUI**, à savoir 6 cantons (BL, FR, SZ, UR, VD, ZH), 2 partis (PVL, PSS), 1 organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 1 association faîtière de l'économie (economiesuisse) ainsi que 27 organisations et 4 autres participants.

Adaptation des conditions entre route et rail en matière de durée du travail, de dispositions environnementales et de contrôles de sécurité.	PVL, economiesuisse, CFS, Fenaco, CC BS/BL, CICDS, SSC, VAP, VSMR
Révision des prescriptions de sécurité relatives à l'exploitation et à la construction.	CFS, Fenaco, CC BS/BL, CICDS, SSC, VAP, VSMR
Remaniement du système du prix du sillon dans l'optique d'une utilisation efficace (qualité, standard d'aménagement, supplément marchandises dangereuses).	economiesuisse, CFS, Fenaco, CC BS/BL, CFF, VAP, VSMR, UTP
Longueur du train comme critère décisif de productivité, aménagement de l'infrastructure pour les trains plus longs.	economiesuisse, CFS, CC BS/BL, Hupac, SSC, VAP,

⁵ Tous ceux qui n'ont pas répondu à cette question entrent dans la catégorie « NON ».



	VSMR
Simplification des procédures d'autorisation de construire et d'homologation ainsi que des procédures administratives, notamment en transports transfrontaliers.	CFS, Fenaco, CC BS/BL, SSC, VAP, VSMR
Séparation entre réseau et exploitation.	economisuisse, UPSA, ASTAG, FRS
Fusion et autonomisation de tous les réseaux suisses à voie normale en une entreprise autonome sous le régime de la propriété de la Confédération.	Fenaco, EV, VAP, VSMR
Élaboration d'un concept pour les transports de marchandises dangereuses et la prévention des accidents majeurs.	BS, GE, ZH
Spécialistes des terminaux de conteneurs aussi neutres que possible pour empêcher les entraves monopolistiques.	Terminal du Rhin supérieur, Hupac, Swissterminal
Renforcement des compétences de la CACF qui doit devenir une véritable autorité de réglementation.	Fenaco, VAP, VSMR
Standardisation des conteneurs de transport, normalisation des petits conteneurs.	SVI, Swissterminal
Densification du trafic grâce à diverses mesures.	Swissterminal, TFG
Création d'un centre d'innovation relié au paysage de la recherche.	Rail Valley, SVI
Fixer une limite supérieure de saturation du réseau des routes nationales par les véhicules lourds.	UTP
Transférer le service d'attribution des sillons à la Confédération.	CICDS
Adapter les conditions de travail du trafic routier à celles du trafic ferroviaire.	PSS
Augmenter le niveau de sécurité du trafic routier.	SOB
Amélioration des horaires d'ouverture des terminaux par les cargoteams CFF locaux.	GF
Emploi d'un régulateur actif pour la gestion du réseau.	Hupac
Renforcer la concurrence en fret ferroviaire. Prévoir des exploitants d'ITT qui soient en principe indépendants des opérateurs de traction.	economiesuisse
La Confédération doit promulguer des conditions minimales de traitement du transport de marchandises dans les plans directeurs cantonaux.	EV
La Confédération doit jouer son rôle d'interface avec l'espace européen de manière plus convaincante.	SVI
Meilleure collaboration entre CFF et chemins de fer régionaux	FR
Chaque région devrait mettre à disposition des installations de transbordement (en complémentarité par rapport au réseau routier). Il faut étudier des solutions de rechange (par ex. l'utilisation de voies de raccordement privées).	FR
Donner la préférence au plan sectoriel des transports par rapport au	Pro Bahn



concept, car il est plus contraignant. Il doit contenir les éléments suivants: utilisation de l'infrastructure ferroviaire, harmonisation des modes de transport, des emplacements des nœuds logistiques et des utilisations intensives pour le fret.	
Interventions auprès de l'UE au sujet des goulets d'étranglement et élaboration de mesures permettant d'atteindre l'objectif de transfert.	Pro Bahn
La Confédération devrait exercer son influence sur des éléments de coûts importants.	PSS
Examen de prestations supplémentaires à valeur ajoutée pour l'économie du transbordement (par ex. stockage intermédiaire, réemballage, réétiquetage etc.)	PSS
Mention de la longueur max. de véhicules marchandises lourds dans le texte du message et pas seulement du poids.	ATE
Aménagement des ITT en concertation avec l'aménagement du territoire et avec l'ARE.	ATE
Certains transports de la Confédération, des cantons et des communes doivent passer par le rail.	ATE
Transfert d'offres du TWCI non rentables au TC, ce qui permettra aussi aux entreprises qui n'ont pas de raccordement direct à la voie de profiter davantage des offres ferroviaires.	Initiative des Alpes
Aménagements sur les lignes d'accès au corridor 4 m.	SZ
La conservation de marges de manœuvre ou d'infrastructures (par ex. des aires de dépassement, de croisement ou de stationnement) doit être garantie pour tous les usagers de la circulation.	Thurbo

49 participants, à savoir la CTP et 20 cantons (AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, VS, ZG), 5 partis (PDC, PEV, PLR, Les Verts, UDC), 2 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (CS, SAB), 4 associations faîtières de l'économie (CP, USP, USS, USAM) ainsi que 11 organisations et 6 autres participants ne voient **pas d'autres instruments**.

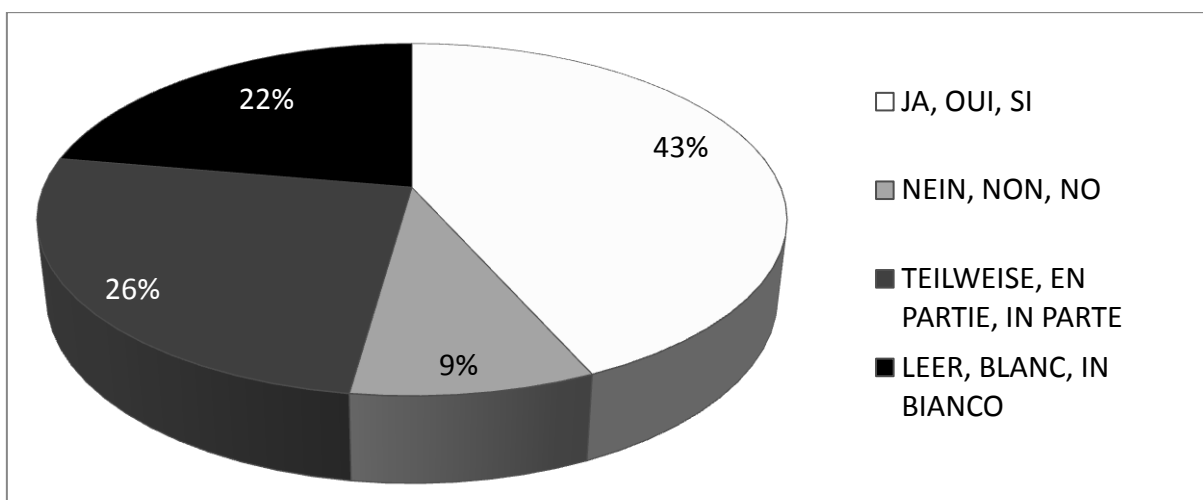


3.3 Questions sur les effets

Question 8: Pouvez-vous confirmer les effets, décrits dans le rapport explicatif, de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?

L'opinion générale

La plupart (39 sur 70) des instances consultées qui ont répondu à cette question sont d'accord sur les effets. 23 participants sont partiellement d'accord. 8 participants ne sont pas d'accord. Pour la majorité de ces deux derniers groupes, les effets ne sont pas exposés assez concrètement ni complètement pour que l'on puisse les évaluer. Certains déplorent qu'il n'y ait pas de description des effets précis des mesures sur l'écosystème.



Les détails

39 participants ont répondu **OUI**, à savoir la CTP et 23 cantons (AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH), 3 partis (PDC, PEV, PLR), ainsi que 11 organisations et 1 autre participant.

Pour la CTP et le PDC, le projet et les plans d'utilisation du réseau ont, sur le transport régional des voyageurs, des effets dont la description est trop floue. UR et SZ décèlent des effets négatifs possibles au niveau de la réduction des contributions d'exploitation. UR et Pro Bahn ne sont pas d'accord sur les effets de la libération des CFF et du TWCI tels qu'ils sont décrits. UR y voit, dans ce contexte et avec l'instrument de la participation de la Confédération aux commandes des cantons, des effets négatifs pour certains cantons. BS et GE déplorent l'absence d'une description des effets sur la sécurité lors de transports de marchandises dangereuses. Le Terminal du Rhin supérieur trouve que les investissements autres que dans les grands terminaux seront obsolètes.



23 participants, à savoir 1 canton (BL), 2 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (UVS), 4 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse, USP, USAM) ainsi que 12 organisations et 4 autres participants sont **PARTIELLEMENT** d'accord.

Nombre d'entre eux font remarquer que la description des effets est en général incomplète. economiesuisse déplore que les effets soient trop normatifs et trop abstraits. Certains trouvent l'évaluation temporelle trop optimiste (CFS, Fenaco, VSMR, VAP). D'autres jugent que notamment les effets sur le transport régional des voyageurs – du fait du projet/des plans d'utilisation du réseau – (CS, Turbo), sur l'écosystème (FP) et la sécurité du transport (economiesuisse, initiative des Alpes, FP), sur la santé et les villes (UVS), sur l'aménagement du territoire (initiative des Alpes), sur les cantons – du fait d'une libération des CFF – (SRT), sur le bruit (APF, FP), sur la route (USP, CJ, FSP, UTP) et sur les autres modes de transport (BL, VD) ainsi que sur les régions périphériques (CJ) manquent ou sont erronés. ES et Pro Cargo estiment que le principe de l'autofinancement pourrait entraîner des effets encore bien plus négatifs. Certains (CFS, Fenaco, VSMR, VAP) critiquent que les kilomètres de transport à l'étranger ne soient pas pris en compte lors de l'évaluation et que l'offre monopolistique de CFF Cargo pour l'offre complémentaire de TC représente plutôt un risque qu'un gain pour le TC. CFS souhaite que la suite de l'évolution du paysage ferroviaire et l'organisation des chemins de fer, notamment de CFF Cargo, soit intégrée dans le projet. Pour ES et CJ, les charges sociales ne sont pas prises en compte. CJ relève l'absence des effets du renchérissement des carburants. Pour Turbo, il faudrait que des solutions partenariales et pragmatiques restent possibles malgré le(s) projet/plans d'utilisation du réseau. L'UTP ne voit pas comment les innovations ou les commandes des cantons peuvent venir au jour si les moyens financiers sont marginalisés.

8 participants **ont répondu NON**, à savoir 1 canton (AG), 1 parti (PSS), 1 organisation faîtière des communes, des villes et des régions de montagne (SAB), ainsi que 5 autres organisations.

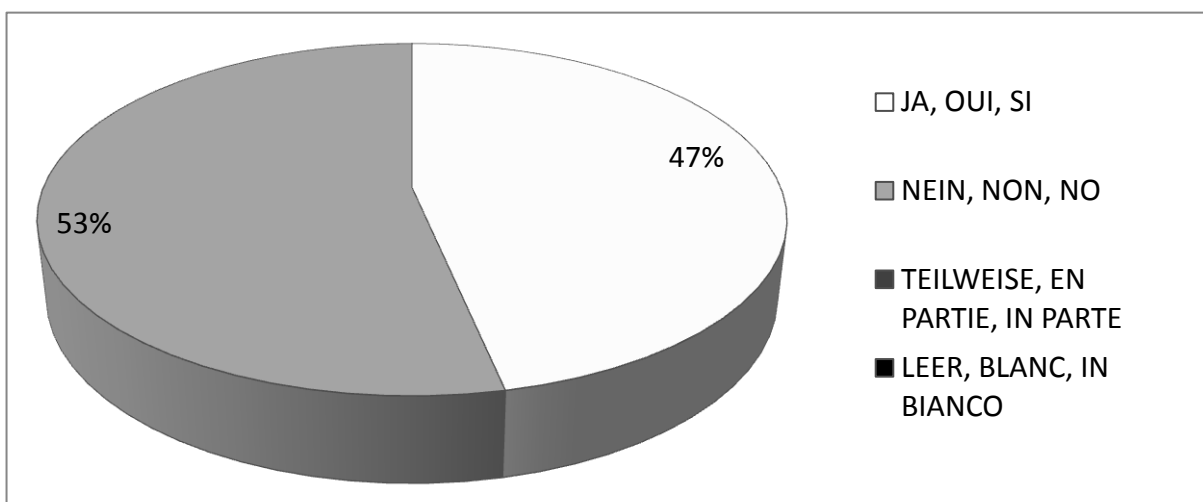
AG n'est pas d'accord parce que la modification prévue des compétences dans la procédure d'autorisation de construire des ITT a des effets considérables sur les besoins de ressources humaines (nettement moins à la Confédération, mais plus chez les cantons). Pour le PSS, ce projet ne permet pas de parvenir à un développement durable et à des interactions efficaces des modes de transport, et il mettrait en question la crédibilité de la politique de transfert suisse à l'étranger. A son avis, les effets sur l'écosystème, la sécurité des transports et la congestion croissante sur la route sont insuffisamment décrits. SAB entrevoit une réduction massive des points de chargement et un affaiblissement de l'attrait du rail ainsi que des effets négatifs sur le transport régional des voyageurs. L'ATE constate que l'encouragement du transport de marchandises ne se fait pas sérieusement et que la libération des CFF aboutit à un déplacement des tâches (de financement) vers les cantons. Certains (UPSA, ASTAG, FRS) trouvent que le texte soumis accorde une importance exagérée au fret ferroviaire qui, comparé au trafic routier, n'est pas une épine dorsale de l'économie suisse. Le but d'une desserte redondante du territoire est superflu et doit être retiré du projet. De plus, le transport par la route améliore constamment son bilan écologique, lequel ne peut donc pas servir à légitimer un encouragement du fret ferroviaire. Pour Les Routiers Suisses, l'évolution négative jusqu'ici va vraisemblablement se poursuivre.



Question 9: Outre les conséquences (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale) décrites dans le rapport explicatif, voyez-vous d'autres effets qui mériteraient d'être mentionnés ?

L'opinion générale

42 instances consultées voient d'autres effets que ceux décrits dans le rapport, les 48 autres n'en voient pas⁶.



Les détails

42 participants ont répondu **OUI**, la CTP et 23 cantons (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG), 2 partis (PDC, PSS), 3 organisations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne (CS, SAB, UVS), 1 association faîtière de l'économie (USP) ainsi que 9 organisations et 3 autres participants.

Les remarques faites au sujet de cette question ont déjà été exposées à la question précédente.

48 participants, à savoir 3 cantons (AI, SG, ZH), 5 partis (PEV, PLR, PVL, Les Verts, UDC), 4 associations faîtières de l'économie (CP, economiesuisse, USS, USAM) ainsi que 29 organisations et 7 autres participants ne voient **pas d'autres effets dignes d'être mentionnés**.

⁶ Tous ceux qui n'ont pas répondu à cette question entrent dans la catégorie « NON ».

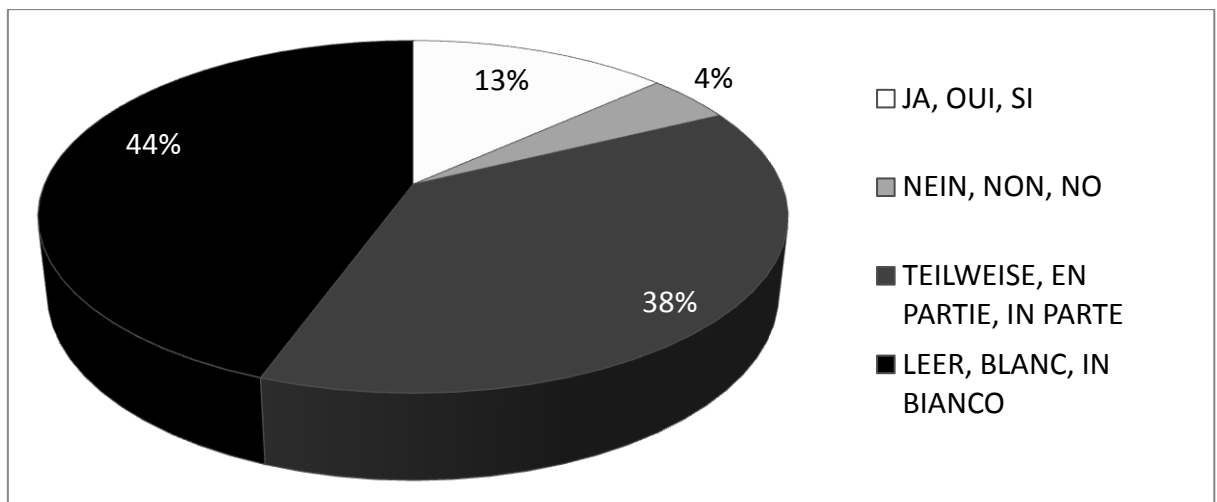


3.4 Questions sur les adaptations juridiques

Question 10: Approuvez-vous les modifications des actes normatifs ?

L'opinion générale

12 instances consultées sont d'accord sur les adaptations de lois. La majorité est partiellement d'accord (34) ou n'a pas pris position explicitement (39). 5 instances consultées ne sont pas d'accord.



Plusieurs instances consultées (CTP, AG) souhaitent la modification suivante : « La construction, la modification et le démantèlement des ITT requièrent une approbation des plans conformément à l'art. 18 de la loi sur les chemins de fer. Les projets de moindre importance peuvent être autorisés selon le droit cantonal. Le Conseil fédéral règle les détails par voie d'ordonnance. »

Pour les CFF et RhB, le processus de planification s'est avéré probant pour les grandes ITT et doit se poursuivre selon la procédure d'approbation des plans de l'art. 18 LCdF.

Certains (CFS, Fenaco, IG CICDS, Turbo, VSMR, VAP) déplorent l'absence d'une réglementation claire des responsabilités jusqu'ici et estiment que celle des dégâts matériels n'est pas heureuse. La nouvelle conception serait l'occasion de régler ce problème.

Le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur les moyens de traction (ferroviaires) employés pour les transports multimodaux conformément à la LuMin – disposition obligatoire à l'origine – est reformulé pour devenir une règle dispositive de versement de contributions. La maintenance des voies de raccordement est désormais à charge des propriétaires de l'installation, la participation de la Confédération est caduque. 4 instances consultées (CFS, Fenaco, VSMR, VAP) refusent les deux modifications car elles mettraient fin à d'importantes incitations financières au délestage de la route.



2 instances consultées (USP, FSB) refusent l'expropriation facilitée conformément à l'art. 11 LTM. Si elle devait pourtant être entérinée, il faudrait que l'indemnité soit supérieure (en fonction de la classe d'emplacement).

ALR demande des références précises à la législation internationale (ADR, ADN, RID, IMDG, IATA). CJ et Terminal du Rhin supérieur font de même, mais seulement pour les marchandises dangereuses (RID).

VD souhaite que le titre court soit « loi sur le transport ferroviaire de marchandises », pour éviter toute confusion avec d'autres types de transport.



3.5 Autres remarques

Question 11: Avez-vous d'autres remarques à formuler sur le présent projet de consultation ?

CTP, SAB, CP, USAM, BLS, CFS, EV, Fenaco, CC BS/BL, CICDS, SSC, VSMR, VAP et UTP suggèrent l'établissement de rapports réguliers sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, le degré de réalisation des objectifs, les phases de mise en œuvre restantes ainsi que les propositions de compléments éventuellement nécessaires.

CICDS: la sécurité d'approvisionnement des régions périphériques n'est pas abordée.

SAB demande une autorité de réglementation pour les conflits.

GR demande des mesures de correction en cas de développements indésirables.

UVS: la Confédération doit davantage contribuer, en tant que maître d'ouvrage, à l'encouragement du fret ferroviaire (par ex. 70 % des transports de gravier et de déblais par le train).

Chiasso: il ne faut pas négliger la problématique douanière.



Annexe 1: Liste des prises de position remises dans la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
ZH	Chancellerie d'Etat du canton de Zurich
BE	Chancellerie d'Etat du canton de Berne
LU	Chancellerie d'Etat du canton de Lucerne
UR	Chancellerie d'Etat du canton d'Uri
SZ	Chancellerie d'Etat du canton de Schwyz
OW	Chancellerie d'Etat du canton d'Obwalden
NW	Chancellerie d'Etat du canton de Nidwalden
GL	Chancellerie du canton de Glaris
ZG	Chancellerie d'Etat du canton de Zoug
FR	Chancellerie d'Etat du canton de Fribourg
SO	Chancellerie d'Etat du canton de Soleure
BS	Chancellerie d'Etat du canton de Bâle-Ville
BL	Chancellerie du canton de Bâle-Campagne
SH	Chancellerie d'Etat du canton de Schaffhouse
AR	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes extérieures
AI	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes intérieures
SG	Chancellerie d'Etat du canton de St-Gall
GR	Chancellerie d'Etat du canton des Grisons
AG	Chancellerie d'Etat du canton d'Argovie
TG	Chancellerie d'Etat du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'Etat du canton du Tessin
VD	Chancellerie d'Etat du canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du canton du Jura
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PDC	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PEV	Parti évangélique suisse
PLR	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PSS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero



UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
Les Verts	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero
PVL	Vert'libéraux
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
CS	Association des communes suisses
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
UVS	Union des villes suisses
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
CP	CentrePatronal
	economiesuisse
USP	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
5.	Organisationen / organisations / organizzazioni
	Initiative des Alpes, comité d'initiative
ES	Employés Suisse
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
BLS	BLS SA
CFS	Cargoforum Suisse
CJ	Chemins de fer du Jura
Poste	La Poste Suisse
UP	Union Pétrolière
Fenaco	Coopérative Fenaco
	Comité du Saint-Gothard
GF	Groupement Fer
SEV	Syndicat du personnel des transports
CC BS/BL	Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâle
	Terminal du Rhin supérieur
Hupac	Hupac Intermodal AG
CICDS	Communauté d'intérêts commerce de détail Suisse
CITP	Communauté d'intérêts transports publics, CITP
IGöV OS	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
	Les Routiers Suisses



Pro Bahn	Pro Bahn Suisse
RhB	Chemin de fer rhétique RhB
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports
ASTAG	Association suisse des transports routiers
SOB	Schweizerische Südostbahn SOB
FP	Stiftung für Landschaftsschutz Schweiz Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
FRS	Routesuisse, Fédération routière suisse
SSC	Swiss Shippers Council SSC
	Swissterminal
TCS	Touring Club Suisse
	transfair
TFG	TFG Transfracht
trasse.ch	Sillon Suisse SA
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
UTP	Union des transports publics, UTP
VSLF	Syndicat suisse des mécaniciens de locomotives
VSMR	Association suisse du recyclage du fer, du métal et du papier
ATE	Association Transports et Environnement
6.	Autres / prises de position spontanées
ALR	Action Liberté et Responsabilité
	Commune di Chiasso
APF	Association des propriétaires fonciers
Pro Cargo	Koalition Pro Cargo
	Rail Valley
FSB	Fédération suisse des betteraviers
SRT	Swiss Rail Traffic
Thurbo	Thurbo AG
WVS	Économie forestière Suisse
	Werner Wildhaber Technologieberatung



Annexe 2: catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Révision totale de la loi sur le transport de marchandises, stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire »

Objectifs

- 1) Approuvez-vous les principes et les objectifs de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises en Suisse sur tout le territoire ?

Mesures

- 2) Approuvez-vous les instruments proposés afin d'encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?
- 3) Considérez-vous que le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau constituent des instruments propres à garantir les capacités en faveur du transport ferroviaire de marchandises ?
- 4) Estimez-vous qu'il est nécessaire et judicieux d'institutionnaliser un processus de planification visant à élaborer une conception du développement des installations importantes de triage et de transbordement et à coordonner celles-ci avec l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?
- 5) Les mesures d'encouragement financier proposées (contributions d'investissement dans les installations de transbordement du transport combiné et voies de raccordement privées, remboursement de la RPLP sur les parcours amont et aval du transport combiné, participation fédérale aux commandes des cantons, financement de départ, délai de transition pour les indemnités d'exploitation actuelles) sont-elles propres à réaliser les objectifs du projet mis en consultation ?
- 6) Approuvez-vous le fait que les CFF soient libérés de l'obligation d'exploiter le transport de marchandises en tant que tâche principale ?
- 7) Voyez-vous d'autres instruments et mesures susceptibles d'augmenter de manière efficace l'attrait et les performances du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?

Effets

- 8) Pouvez-vous confirmer les effets, décrits dans le rapport explicatif, de la stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ?
- 9) Outre les conséquences (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale) décrites dans le rapport explicatif, voyez-vous d'autres effets qui mériteraient d'être mentionnés ?

Adaptations juridiques

- 10) Approuvez-vous les modifications des actes normatifs ?



Autres remarques

11) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur le présent projet de consultation ?