



Référence du dossier : scn / BAV-212.22-00001/00003/00011/00006/00002

Septembre 2017

Résultats de la procédure de consultation et de participation conformément à l'art. 19 OAT¹

Conception pour le fret ferroviaire

1 Consultation et participation publiques sur le projet de conception pour le fret ferroviaire

La consultation et la participation publiques sur le projet de conception pour le fret ferroviaire ont eu lieu, conformément à l'article 19 OAT, du 6 avril 2017 au 7 juillet 2017.

L'Office fédéral des transports (OFT) a reçu 52 prises de position sur le projet. Vingt-quatre cantons, une conférence cantonale, une commune et vingt-six associations, organisations ou entreprises d'envergure nationale se sont exprimés sur la conception et sur le rapport complémentaire mis en consultation. La liste complète figure en annexe.

Les principales conclusions de la consultation sont résumées dans le présent rapport. La position de la Confédération sur chacune des déclarations est reproduite en italique. Les principaux changements apportés à la conception après la consultation sont exposés dans la dernière partie du présent rapport.

2 Résultats

Remarques générales

- La conception pour le fret ferroviaire, son contenu et ses orientations sont accueillis favorablement dans toutes les prises de position, à l'exception de celles du Centre patronal (cp) et de la Chambre vaudoise des arts et métiers (fPv), qui rejettent la conception.

¹ Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire RS 700.1



- Les objectifs fixés dans la loi sur l'aménagement du territoire (LAT)² et dans la loi sur le transport de marchandises (LTM)³ sont atteints. Certains cantons ont demandé une clarification des objectifs de la Confédération, une coordination supramodale ou un concept logistique global.
→ *La conception ne peut pas, dans sa formulation des objectifs, aller au-delà des dispositions de la LTM, qui n'inclut pas explicitement un objectif de transfert. De même, la compétence de la Confédération en vertu de la LTM se limite à l'élaboration d'une conception pour le fret ferroviaire et non à un concept logistique global. La révision de la partie Programme du « Plan sectoriel des transports » inclura des considérations supramodales.*
- Diverses prises de position ont critiqué le fait que la conception ne contienne pas de planification positive concrète des installations.
→ *Un concept n'est pas concret sur le plan territorial, c'est pourquoi une planification positive n'est pas possible. En outre, les cantons et les gestionnaires d'infrastructure sont responsables de la planification concrète, qui est accompagnée par la Confédération et structurée selon la conception. Les travaux de la DTAP sur les sites logistiques d'importance suprarégionale sont une bonne base pour cette tâche.*
- Les objectifs, les idées directrices et les principes directeurs de la conception sont qualifiés de corrects et opportuns dans la plupart des prises de position.
- Certains cantons ont demandé une meilleure coordination des installations avec l'infrastructure routière.
→ *Les installations de fret ferroviaire n'entraînent que rarement une charge pour le trafic routier à prendre en compte par la Confédération dans sa planification (éventuellement dans le cas d'un terminal de transport combiné avec fonction de passerelle 'gateway'). Le trafic induit par les débords ou les installations régionales de transbordement du TC doit être pris en compte dans la planification cantonale et communale.*
- Certaines prises de position indiquent que la disponibilité des sillons pour le fret ferroviaire doit être assurée.
→ *La garantie de disponibilité des sillons n'est pas assurée par la conception mais par la stratégie d'utilisation du réseau et par les plans d'utilisation du réseau (art. 9b de la loi sur les chemins de fer). Les deux instruments sont coordonnés.*
- Les répertoires des installations sont généralement considérés comme corrects et appropriés. Certaines corrections ont déjà été apportées. D'autres peuvent être apportées dans le cadre des processus structurés envisagés dans la conception.
- Le processus d'adaptation des répertoires est approprié et efficace. Des éclaircissements s'imposaient à propos de la prise en compte des intérêts des cantons et de la compétence en matière de pesée des intérêts.
- Diverses prises de position mentionnent d'autres intérêts à prendre en compte dans la planification des installations (marchandises dangereuses, nappes phréatiques, corridors à faune etc.).
→ *Ces intérêts sont incontestés et seront pris en compte dans les processus envisagés à cette fin (en particulier les PAP et les procédures connexes). Dans la conception, ils ne le sont que dans la mesure où la conception a un effet sur eux.*
- Les plans stratégiques et les définitions des différentes catégories d'installations sont complets, appropriés et opportuns pour la plupart des répondants.
- Pour certains d'entre eux, les critères de décision de fermeture d'une installation, à appliquer en cas de conflit d'intérêts, ne sont pas suffisamment clairs.
→ *La conception décrit les intérêts et les critères fondamentaux qui doivent être pris en compte dans le processus décisionnel. Toutefois, les critères ne peuvent être pondérés que dans des cas particuliers. De plus, la Confédération manque d'expérience pour prendre de telles décisions afin de présenter une méthode concluante. L'élaboration d'une telle méthode avec les cantons et les groupes de parties prenantes s'inscrira dans le cadre du développement et de la mise à jour de la conception.*
- Les prévisions pour le fret ferroviaire ont été critiquées par diverses prises de position. Pour certains chargeurs, les prévisions pour le transport combiné sont notamment trop élevées.
→ *Les prévisions sont basées en principe sur les perspectives d'évolution du transport pour*

² RS 700

³ RS 742.41

2040, établies par la Confédération. Au cours des travaux d'approfondissement de ces perspectives, le volume de transport prévu a été extrapolé aux besoins de transbordement, et des avis d'experts ont été obtenus à cet effet. Ces travaux ont permis d'ajuster les capacités de transbordement dans le plan stratégique. Les besoins en matière de TC intérieur ont été accrus, ceux de l'import-export réduits.

- Certaines prises de position demandent que les déficits du besoin de transbordement dans les régions soient signalés (comparaison valeur cible/réelle).
→ *La saisie des capacités actuelles est ambivalente, car les capacités d'une installation peuvent aussi être augmentées au détriment de la productivité et de l'attrait (par exemple en prolongeant les horaires d'exploitation aux heures creuses peu attrayantes). En outre, il faut tenir compte, pour déterminer le déficit, non seulement des capacités mais aussi de la productivité des installations existantes.*
- Pour certains cantons, une liste des voies de raccordement existantes serait utile à des fins de planification.
→ *Par définition, les voies de raccordement sont des installations privées. La Confédération n'a pas le droit d'intervenir sur ces installations ni sur leur planification. En outre, il n'existe pas de recensement complet de ces installations, dont l'utilisation et l'entretien sont décidés par des acteurs privés.*
- Différents cantons demandent l'inclusion de nouvelles priorités de développement régional pour les infrastructures de transport de marchandises.
→ *Ces priorités doivent être proposées et examinées dans le cadre des processus prévus à cet effet (PRODES, convention sur les prestations). La conception inclut uniquement les projets déjà introduits ou confirmés dans ces processus.*

Propositions retenues

- Le lien avec le Projet de territoire Suisse en tant que cadre d'orientation du futur développement territorial a été mieux ancré dans l'objectif D. Cela rend également plus clairs les approches et les critères de décision, qui ont été critiqués dans certaines prises de position.
- Le rôle de chef de file de la Confédération dans la planification des installations a été affiné (idée directrice a). En outre, la Confédération doit aider les cantons à trouver des sites appropriés pour les installations de transbordement du TC (définition 2.3).
- La prise en compte accrue par la Confédération de la planification cantonale a été inscrite dans l'idée directrice d.
- La planification des nouveaux bâtiments et des aménagements est désormais décrite dans le Principe II. La conception contient des déclarations de principe pour les installations visées à l'art. 62, al. 1, LCdF. La concrétisation et la mise en œuvre du plan sont effectuées conformément aux procédures de planification définies dans l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)⁴.
- Le Principe VIII régit l'élaboration et la tenue à jour des listes d'installations existantes. Les processus et les rôles en vue de l'adaptation sont définis dans les spécifications 3.1-3.5 et 4.1-4.5. La participation des cantons et la prise en compte de leurs intérêts ont été clarifiées et renforcées. L'impact des listes sur les planifications cantonale et communale ainsi que sur les conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructures a été précisé. La compétence de la Confédération en matière de pesée des intérêts et de décision a été clarifiée.
- Pour certains cantons, la conception n'est pas adaptée comme base pour éliminer d'éventuelles installations futures. Un complément à la conception, tel que défini au point 2.3, permet aux cantons et à la Confédération d'identifier ensemble les sites potentiels appropriés à la construction de nouveaux terminaux de transbordement TC et de les intégrer dans les instruments d'aménagement du territoire adéquats.
- Les informations sur les futurs besoins de capacité des terminaux de TC dans les régions ont été examinées. Des approfondissements dans le cadre de l'élaboration de la conception ont permis de transposer aux besoins régionaux de transbordement les perspectives pour le transport de

⁴ RS 742.120

marchandises, qui prévoient le volume du trafic de marchandises en Suisse. Le plan stratégique des installations de transbordement du TC reflète ces résultats (figure 1).

- Les listes des installations ont été vérifiées en détail et les erreurs manifestes corrigées.

D'autres points de détail ont été incorporés dans la révision et ont permis d'améliorer la clarté et la compréhensibilité de la conception.

3 Liste des prises de position

Cantons, communes et conférences cantonales

- Appenzell Rhodes extérieures – AR
 - Argovie - AG
 - Bâle-Campagne - BL
 - Bâle-Ville - BS
 - Berne - BE
 - Fribourg - FR
 - Genève - GE
 - Glaris - GL
 - Grisons - GR
 - Jura - JU
 - Lucerne - LU
 - Neuchâtel - NE
 - Nidwald - NW
 - Schaffhouse - SH
 - Schwyz - SZ
 - Soleure - SO
 - St-Gall - SG
 - Tessin - TI
 - Thurgovie - TG
 - Uri - UR
 - Vaud - VD
 - Valais - VS
 - Zoug - ZG
 - Zurich – ZH
-
- Conférence des délégués cantonaux des transports publics – CDCTP
-
- Commune de Venthône

Les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Obwald ont renoncé à prendre position.

Associations, organisations et entreprises d'envergure nationale

- ASTAG Association suisse des transports routiers
- BLS SA
- Cargo Forum Schweiz - CFS
- Centre patronal - CP
- Communauté régionale de la Broye - Coreb
- economiesuisse
- Fenaco
- Chambre vaudoise des arts et métiers - fPv
- Syndicat du personnel des transports - SEV
- Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse - CI CDS

- Comité "Gateway: so nicht"
- La Forestière
- CFF SA
- Union des villes suisses
- Société Suisse des Entrepreneurs – SSE
- Union suisse des arts et métiers – USAM
- Union syndicale suisse – USS
- Spedlogswiss
- Swiss Shippers' Council – SSC
- Swissterminal SA
- VAP Cargorail
- Verband kollektiver Getreidesammelstellen der Schweiz – VKSG
- Union des transports publics – UTP
- Association Transports et Environnement – ATE
- Wald Luzern
- Forêtsuisse