



Berne, 20 décembre 2017

Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

Base de la Confédération en vue du perfectionnement des infrastructures du fret ferroviaire

Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001





Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Les conceptions et les plans sectoriels visés à l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) sont les principaux instruments d'aménagement du territoire de la Confédération. Ils lui permettent de s'acquitter complètement de son obligation de planifier et d'harmoniser, dans le domaine des activités à incidences géographiques, et l'aident à traiter les problématiques territoriales de plus en plus complexes dans l'accomplissement de ses tâches à incidences géographiques. Dans les conceptions et les plans sectoriels, la Confédération montre comment elle accomplit ses tâches à incidences géographiques dans un domaine sectoriel ou une thématique donnée, quels objectifs elle poursuit et de quelles exigences et prescriptions elle a l'intention de tenir compte dans son action. Les conceptions et les plans sectoriels, élaborés en étroite collaboration partenariale entre les services fédéraux et les cantons, soutiennent les autorités de tous les échelons dans leur mission d'aménager le territoire.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Table des matières

1. But et valeur de la conception pour le fret ferroviaire	4
1.1 But	4
1.2 Valeur et champ d'application	6
2. Objectifs et principes généraux.....	7
2.1 Objectifs et idées directrices	7
2.2 Principes.....	11
3. Instruments.....	14
4. Catégories d'installations	17
4.1 Installations de transbordement pour le fret ferroviaire.....	18
4.2 Gares du trafic marchandises	29
5. Perspective.....	35
Liste des abréviations.....	36
Glossaire	37



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

1. But et valeur de la conception pour le fret ferroviaire

1.1 But

La conception spécifie les conditions-cadre de la planification et du financement d'installations du fret ferroviaire du point de vue de la Confédération.

La conception pour le fret ferroviaire, élaborée par le Conseil fédéral, fixe les bases du développement des diverses installations de fret ferroviaire. Il s'agit d'un instrument conforme à l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT¹). Le mandat d'élaboration est inscrit à l'art. 3 de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM ; ²).

La conception pour le fret ferroviaire formule la position de la Confédération dans l'optique de la planification à long terme des installations de fret ferroviaire. La Confédération accroît ainsi la sécurité de planification pour les propriétaires et exploitants actuels et futurs d'installations ainsi que pour les divers intervenants du fret ferroviaire qui utilisent les installations directement ou indirectement. La conception formule à cet effet des principes de priorisation de l'emploi des fonds fédéraux pour les installations du fret ferroviaire. Il est particulièrement important d'harmoniser cette conception avec la planification de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'avec les instruments de financement de l'infrastructure ferroviaire. De plus, la conception précise comment les cantons peuvent tenir compte des intérêts fédéraux dans la planification des installations de fret ferroviaire. Certaines questions d'harmonisation ne peuvent être résolues qu'au cas par cas dans le cadre d'une pesée des intérêts à l'échelon considéré. La conception définit alors des processus structurés qui permettent de prendre une décision quant à l'évolution du paysage des installations. Elle doit servir à harmoniser les incidences territoriales du fret ferroviaire avec les autres intérêts fédéraux pertinents, conformément à la politique des transports et de transfert de la Confédération.

¹ RS 700

² RS 742.41



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

La conception montre comment la Confédération intègre ses intérêts dans le processus de planification.

La conception sert de base aux planifications d'installations de fret ferroviaire des cantons, des communes, des gestionnaires d'infrastructure et des particuliers, ainsi qu'à l'harmonisation nécessaire des installations de fret ferroviaire avec les infrastructures routières et portuaires. Elle permet de mettre en évidence, en temps utile et de manière appropriée, les intérêts fédéraux déterminants par rapport aux partenaires de planification, afin qu'ils soient pris en compte adéquatement.

Elle montre en même temps comment doit se passer l'harmonisation avec le plan sectoriel des transports, les autres plans sectoriels de la Confédération, les plans directeurs cantonaux et les autres instruments fédéraux de planification et de financement lors de la concrétisation et de la mise en œuvre des contenus de la conception.

Enfin, elle permet de déceler à temps et si possible d'éviter des conflits avec des intérêts fédéraux, conflits qui pourraient empêcher qu'un projet se réalise, provoquer des retards ou entraîner un refus de la Confédération de financer ou de cofinancer à un stade ultérieur de l'étude de projet.

La conception présente des formes de collaboration entre les divers intervenants.

La conception énonce aussi les structures et les processus qui permettent une collaboration efficace entre les services fédéraux concernés avec les cantons, les gestionnaires d'infrastructure et les particuliers. Adopter uniformément dans toute la Suisse la même méthode d'entretien et de développement des installations de fret ferroviaire ainsi que de construction de nouvelles installations, c'est soutenir un développement cohérent du fret ferroviaire dans toutes les parties du pays et améliorer l'harmonisation avec d'autres infrastructures des transports ainsi qu'avec les infrastructures ferroviaires et les principales installations dédiées au fret dans les pays voisins.

La conception encourage une approche plus intercantonale de la planification des installations et des emplacements. En indiquant la répartition géographique et la capacité des installations requises, elle favorise les approches suprarégionales dans la sélection de régions et d'emplacements appropriés pour les installations de fret ferroviaire ainsi que l'harmonisation des plans directeurs et des plans d'affectation avec les régions voisines concernées par le transport de marchandises. Enfin, elle s'inscrit dans la logique des efforts de la Confédération pour prendre des décisions rapides et claires dans toutes les phases de développement d'installations de triage et de transbordement.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

1.2 Valeur et champ d'application

La conception ne crée ni un nouveau droit ni de nouvelles compétences, mais concrétise l'application de dispositions préexistantes. Elle contribue en cela à optimiser, du point de vue de la planification, l'entretien et le développement d'installations de fret ferroviaire et la réalisation de nouvelles installations.

D'après l'art. 22 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT³) la conception est contraignante pour les autorités et doit donc être prise en compte par les services fédéraux, les cantons, les instances de planification régionales, les villes et les communes lors de l'élaboration, de l'application et de la vérification de leurs plans sectoriels (PS), plans directeurs (PD) et plans d'affectation (PLAF). Les déclarations de la conception pour le fret ferroviaire se rapportent donc matériellement à l'échelon du plan directeur dans leur orientation sur l'aménagement de territoire. Les compétences actuelles de sélection de régions et d'emplacements appropriés, qui reviennent à la Confédération au niveau des plans sectoriels et aux cantons et communes aux niveaux des plans directeurs et des plans d'affectation sont maintenues par la conception pour le fret ferroviaire.

Les instances de planification des installations de triage et de transbordement doivent prouver qu'elles respectent les dispositions de la législation fédérale et cantonale. La décision sur l'approbation des plans d'installations de triage et de transbordement doit le vérifier. Il faut notamment prendre en compte les enjeux de la protection de l'environnement conformément à la loi sur la protection de l'environnement, à la loi sur les forêts, à la loi sur la protection des eaux, à la loi sur la pêche, à la loi sur la protection de la nature et du paysage et à leurs prescriptions d'exécution telles que les prescriptions de l'ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs (OPAM)⁴.

La conception ne prescrit rien de concret en termes de sélection de zones et d'emplacement d'installations dédiées au fret ferroviaire. Les indications sur la répartition géographique des installations requises se rapportent en règle générale aux régions et ne désignent pas de terrains ni de sites concrets. La conception est complétée par un rapport explicatif, qui contient des informations supplémentaires sur l'évolution du marché, les concepts de production et les catégories d'installations.

La conception sert de base de décision pour les divers instruments de financement ou de co-financement des installations de fret ferroviaire – les options et les engagements pris dans les décisions pré-

³ RS 700.1

⁴ RS 814.012



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

cédentes restant inchangés – et pour les futures décisions de financement, afin d'appliquer des critères uniformisés à l'entretien et au développement des installations actuelles et de réaliser de nouvelles installations.

2. Objectifs et principes généraux

Les chapitres 2 à 4 comprennent les principales déclarations matérielles de la conception et les mesures spécifiques qui soutiennent sa mise en œuvre. Ils constituent donc la partie centrale de la conception, et contiennent les déclarations explicitement contraignantes pour les autorités, **tramées en bleu**.

Les formulations des objectifs, des principes et des mesures dans ce chapitre sont intentionnellement concis. Les explications des chapitres thématiques du rapport complémentaire contribuent à une compréhension approfondie des déclarations du chapitre 2.

2.1 Objectifs et idées directrices

Les objectifs stratégiques de la présente conception servent de base aux activités de planification dans le domaine du fret ferroviaire. Ils s'inscrivent dans la logique des stratégies générales de la Confédération et de la législation fédérale.

La conception poursuit les objectifs stratégiques suivants :

A) La conception sous-tend les principes et les objectifs de la loi sur le transport de marchandises.

Aux termes de l'art. 2 LTM, la Confédération crée les conditions-cadre

- d'un développement durable du transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation,*
- d'une interaction efficace avec les autres modes de transport,*
- de la construction et de l'exploitation d'ITTC et de voies de raccordement appropriées ainsi que de leur liaison optimale à l'infrastructure ferroviaire, routière et portuaire*
- et d'un accès non discriminatoire aux ITTC et aux voies de raccordement.*

Les déclarations contraignantes pour les autorités de la conception sur le développement des installations pour le fret ferroviaire soutiennent et concrétisent ces principes.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

B) Les orientations générales de la conception sont enracinées dans les objectifs de la politique suisse des transports.

La conception est harmonisée avec les tâches centrales de politique des transports et avec les objectifs de la Suisse : le réseau de transports doit être opérationnel, maintenu à un haut niveau technologique et perfectionné. Les investissements doivent être durables et consentis à long terme, pour que le système de transports reste performant et que les capacités insuffisantes soient augmentées à temps. Il faut intégrer à un stade précoce dans les calculs la croissance de la population, les faibles réserves de territoire et les besoins de mobilité des générations futures.

Le développement adéquat des installations de fret ferroviaire fait partie de cette vaste mission de politique des transports. Il contribue donc à un aménagement des infrastructures axé sur les besoins macroéconomiques à long terme. Les installations performantes dédiées au fret ferroviaire assurent donc un accès efficient à l'infrastructure ferroviaire et, au sens de la co-modalité, une combinaison efficace du fret ferroviaire avec le transport routier de marchandises et la navigation intérieure.

C) Les orientations de la conception sont harmonisées avec les objectifs de politique environnementale, aménagiste, économique et financière de la Confédération.

Le développement des installations pour le fret ferroviaire se situe dans le contexte de diverses missions de la Confédération : la prise en compte des intérêts de la politique environnementale et aménagiste est indispensable à un perfectionnement durable. Il convient de garantir un usage économe des précieuses ressources que sont l'environnement et le sol. Les moyens financiers disponibles étant limités, il faut comparer les coûts et l'utilité avant de décider d'entretenir des installations, de les renouveler, de les rendre plus productives ou d'en construire de nouvelles, ce qui requiert de classer les projets par ordre de priorité et de prendre en compte les coûts subséquents.

D) Les objectifs de politique aménagiste de la conception découlent du Projet de territoire Suisse.

Le Projet de territoire Suisse est un cadre d'orientation à tous les niveaux de l'Etat et une aide à la décision pour le développement territorial en Suisse. La conception pour le fret ferroviaire soutient les objectifs du Projet de territoire. Elle favorise la coordination entre le développement du système de transport et le développement territorial. En outre, les déclarations contenues dans la conception contribuent à une meilleure combinaison des différents modes de transport en fonction de leurs atouts et à une meilleure intégration internationale. La conception vise à optimiser l'utilisation de l'infrastructure et contribue à réserver les espaces et les sillons de sorte que les terminaux de fret puissent être classés de manière rationnelle et aménagés en fonction des besoins. Associée aux efforts des cantons, des villes et des communes, la conception contribue à ce que de bonnes infrastructures logistiques puissent être maintenues ou développées dans toute la Suisse. Elle favorise aussi notamment le développement territorial polycentrique et la coopération dans les espaces fonctionnels.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

E) Les orientations de la conception sont harmonisées avec les besoins de la branche.

Les contenus de la conception et la fixation des orientations générales de la conception ont été discutés et précisés avec les représentants des principales associations professionnelles au sein du groupe de suivi de l'Office fédéral des transports sur le développement du fret ferroviaire, qui doit encourager l'économie des transports en général mais ne doit pas servir de manière sélective les stratégies d'entreprises isolées. La branche est également consultée lors de la révision de la conception dans le cadre de la planification permanente.

F) La conception est une base de décision de la Confédération sur le (co)financement des installations pour le fret ferroviaire.

Conformément à l'art. 8, al. 3, LTM, la Confédération alloue et dimensionne les contributions d'investissement notamment selon la conception pour le fret ferroviaire. Plus un projet correspond aux plans stratégiques et aux options décrits par la conception, plus sa priorité et la participation de la Confédération à son financement sont élevées.

Les idées directrices complètent les objectifs stratégiques par les rôles de la Confédération, des cantons, des gestionnaires d'infrastructure et des autres partenaires de planification des installations de fret ferroviaire lors de la mise en œuvre de la conception.

Idées directrices

a) La conception pour le fret ferroviaire est mise à jour tous les 4 à 8 ans en planification permanente.

Conformément aux déclarations du Conseil fédéral dans le message du 30 avril 2014 sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, la conception est mise à jour tous les 4 à 8 ans en planification permanente. Autant que possible, cette opération est synchronisée avec le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) conformément aux art. 48a, 48b et 48c de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁵ et avec les périodes des conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure. Le seul moyen de parvenir à une offre de prestations efficace et durable en fret ferroviaire est une interaction efficace entre les disponibilités des installations et celles des sillons. Les planifications sont donc coordonnées sous

⁵ RS 742.101



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

l'égide de la Confédération et les priorités du maintien de la qualité des infrastructures et de l'aménagement de capacité des tronçons sont harmonisées avec le développement des diverses installations.

b) Les options de conception sont mises en œuvre avec les mesures de financement et avec les instruments actuels d'aménagement du territoire de la Confédération, dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure.

La conception ne définit aucune mesure immédiate ni phase de mise en œuvre, mais elle en prescrit le cadre avec les instruments actuels. Il s'agit d'instruments d'aménagement du territoire, de maintien de la qualité et d'aménagement de l'infrastructure et de cofinancement d'installations privées ainsi que de garantie de capacité en trafic ferroviaire.

c) Les cantons prennent en compte la conception pour le fret ferroviaire de la Confédération dans leurs activités territoriales, notamment dans les plans directeurs, dans la planification des utilisations et lors de l'approbation de plans directeurs régionaux et de plans d'affectation communaux.

Les cantons veillent à consulter les principaux intervenants en temps utile et à l'échelon adéquat, au sens d'un déroulement cohérent de leur planification de ces installations. Les intérêts en jeu sont identifiés dès le stade des conceptions territoriales cantonales et des plans directeurs cantonaux, et une pesée des intérêts a lieu. Les cantons tiennent notamment compte, dans leur planification, des sites aptes à accueillir des installations de triage et de transbordement de portée suprarégionale.

La Confédération, dans le cadre de l'examen et de l'approbation du plan directeur, évalue la prise en compte de la conception ainsi que les conflits potentiels des installations de transport de marchandises avec la législation, en veillant notamment au respect de la législation sur l'aménagement du territoire, sur la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, ainsi qu'aux inventaires de la Confédération (entre autres ceux des sites, des paysages et des biotopes d'importance nationale), et aux installations techniques de la Confédération ou qui se trouvent sous sa surveillance.

Les cantons veillent également à ce que les instances régionales de planification, les villes et les communes tiennent compte de la présente conception lors de l'élaboration des plans directeurs régionaux ou de l'adaptation des plans d'affectation communaux.

d) Lors du développement des installations dédiées au fret ferroviaire, la Confédération tient compte des conceptions cantonales pour le fret et des plans stratégiques des cantons

Les cantons peuvent concrétiser le développement des installations dédiées au fret ferroviaire en tenant compte des indications de la conception et dresser à cet effet des conceptions et des plans stratégiques cantonaux ou régionaux. La Confédération en tient compte, de même que des principes inscrits dans les plans directeurs concernant le transport de marchandises, lors de la mise à jour de la conception dans le cadre de la planification permanente.



2.2 Principes

Les principes de planification se déduisent de la législation fédérale, notamment de la loi sur les chemins de fer. Ils servent à la prise de décision au niveau suprême lors de la planification des installations du fret ferroviaire.

Principes de planification

I. Les installations de fret ferroviaire qui font partie de l'infrastructure conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF (gares et débords), doivent en principe être maintenues en tant que telles et ne doivent pas être restreintes dans leur fonction ni dans leur agencement, afin qu'elles puissent servir à fournir des prestations efficaces de transport ou de transbordement de marchandises.

Les installations dédiées au fret ferroviaire et accessibles en accès au réseau non discriminatoire selon l'art. 9a LCdF sont d'une grande importance pour l'économie. Les emplacements proches des centres ou facilement accessibles par la route et par le rail font l'objet d'une concurrence. Dans ce contexte, les installations de fret ferroviaire doivent en principe être maintenues dans leurs fonctionnalités et dans leurs caractéristiques d'agencement de manière que les conditions de production du fret ferroviaire ne se détériorent pas.

II. La conception pour le fret ferroviaire constitue le cadre permettant de déceler la nécessité et de montrer les mesures à prendre en termes de construction et d'aménagement d'installations dédiées au fret. La concrétisation et la mise en œuvre suivent les déroulements fixés dans l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)⁶.

En ce qui concerne la planification de nouvelles constructions et d'aménagements d'installations qui font partie de l'infrastructure conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF, la conception contient des déclarations générales sur le besoin différencié en fonction des espaces. Les déroulements et les organes introduits avec le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) servent à assurer, sous l'égide de la Confédération et avec le concours des cantons et des représentants de la branche du fret, une planification coordonnée des capacités du réseau et des installations dédiées au fret. La mise en œuvre, la planification détaillée et l'évaluation politique d'installations nouvelles ou développées sont ainsi pilotées via le programme de développement stratégique (PRODES) ou via les conventions de prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure et les déroulements de planification qui y sont prévus.

⁶ RS 742.120



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

III. Les installations de fret ferroviaire qui ne seront plus utilisées à l'avenir pour la fourniture de prestations de fret ferroviaire peuvent être désaffectées.

Les installations de fret ferroviaire qui ne seront plus utilisées à long terme pour les prestations de fret ferroviaire peuvent être désaffectées et libérées pour d'autres planifications. Avant de fermer une installation dont on n'a plus besoin, il faut effectuer une pesée des intérêts de tous les groupes d'intervenants. Il faut examiner en premier lieu, dans le cadre de planifications, si les emplacements d'installations inutilisées conviendraient à d'autres intérêts du transport de marchandises (par ex. logistique urbaine) ou de la circulation ferroviaire (par exemple services de construction, amélioration de l'accès au chemin de fer). Ce n'est qu'en deuxième priorité que ces sites sont libérés pour d'autres buts, par exemple pour des développements urbanistiques. Un effort de concertation avec les cantons, les communes et les autres entités fédérales intéressées s'impose.

IV. Il faut s'efforcer d'augmenter la productivité des installations de fret ferroviaire, et reconsidérer les emplacements improductifs ou à faible volume.

Les fonctionnalités des diverses installations de fret ferroviaire seront standardisées à long terme et dans la mesure du possible. Avant de décider les adaptations et priorités nécessaires, il faut calculer le rapport coûts-utilité. Pour un financement ou un cofinancement par la Confédération, on détermine et on prend en compte l'utilité pour le système global du fret ferroviaire suisse. Si des installations de fret ferroviaire sont transformées ou agrandies, il faut examiner si une adaptation à des standards (par exemple un prolongement des longueurs des trains traitables) est conforme aux besoins.

V. La concentration de fonctionnalités et de capacités des installations de fret ferroviaire est examinée pour les espaces lorsque cela permet de couvrir le besoin local et d'améliorer la productivité du fret ferroviaire.

Il faut mettre à disposition suffisamment d'installations pour couvrir les besoins des espaces économiques locaux et régionaux. L'utilité de chacun des emplacements ne peut pas être considérée isolément, mais en interaction avec d'autres installations et avec la productivité de toute la chaîne de transport, voire dans le cadre des prestations de fret ferroviaire offertes en réseau. Lors de décisions visant à concentrer des installations, il faut notamment prendre en compte les conceptions régionales qui englobent l'ensemble du système.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

VI. Les principes de planification I. à V. s'appliquent par analogie aux installations privées de fret ferroviaire en ce que la Confédération exerce une influence sur leur développement.

Les principes de planification précités s'appliquent en général aussi aux installations de fret ferroviaire privées qui ne font pas partie de l'infrastructure au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF. Ces installations sont notamment des voies de raccordement et des ITTC. Ici, il s'agit toujours en fin de compte d'une décision du propriétaire privé d'entretenir une installation ou d'en construire une nouvelle. La Confédération ne peut influencer que sur certains points le développement de ces installations dans le cadre des conditions d'un cofinancement et de la procédure d'autorisation. De nombreuses installations, en outre, ne figurent pas dans les plans directeurs ni dans la planification des utilisations comme des installations de transport, puisqu'elles sont des parties complémentaires de complexes industriels.

VII. La Confédération veille, grâce à un processus structuré, à un perfectionnement conforme aux besoins des installations du fret ferroviaire.

La mise en œuvre des développements énoncés dans les principes de planification I à V suit un processus structuré. La Confédération assure la conservation et le fonctionnement des installations requises aujourd'hui sans en entraver le développement. A la demande des cantons ou des gestionnaires d'infrastructure, des installations dont la conservation est assurée peuvent être supprimées ou ajoutées conformément au principe de planification II, moyennant une pesée des intérêts de tous les groupes d'intervenants concernés. La décision est du ressort de la Confédération.

VIII. La Confédération tient des répertoires des installations

Le DETEC tient à jour des répertoires des installations existantes. Ces répertoires se trouvent en annexe à la présente conception. Le besoin de construction d'installations ou d'extension d'installations existantes n'est pas pris en compte dans les répertoires. Les nouvelles installations sont ajoutées aux répertoires lors de leur mise en service.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

3. Instruments

La conception elle-même ne définit ni mesures ni phases de réalisation indiquant comment exécuter les plans stratégiques qu'elle décrit et mettre en œuvre concrètement les options. Il s'agit plutôt d'intégrer les options de la conception dans les instruments actuels d'aménagement du territoire, de maintien de la qualité et d'aménagement de l'infrastructure, de cofinancement d'installations privées et de garantie de capacité du trafic ferroviaire.

Instruments d'aménagement du territoire

La réservation de terrains d'installations de fret ferroviaire passe par les instruments actuels : les plans sectoriels, les plans directeurs et les plans d'affectation.

Les instruments d'aménagement du territoire des cantons et des communes (plans directeurs et planification des utilisations) doivent permettre de réserver des emplacements appropriés ou des locaux pour les installations de fret ferroviaire ou de préserver des emplacements préexistants si besoin est. Le choix de l'emplacement se fait selon les critères du besoin de transport, des liaisons et d'autres intérêts. Il y a lieu notamment de prendre en compte les installations à haut potentiel pour le fret ferroviaire situées à des endroits stratégiques pour la logistique ainsi que les installations de logistique d'importance suprarégionale.

Dans le cadre de leurs projets de territoire, les cantons et les communes tiennent également compte du transport de marchandises dans leurs décisions de développement territorial. Les cantons peuvent élaborer des plans stratégiques régionaux de développement des installations de transbordement (débords, voies de raccordement, installations de transbordement du TC) et les intégrer dans leur plan directeur.

Le Conseil fédéral, lorsqu'il approuve les plans directeurs cantonaux, vérifie dans quelle mesure les options de la conception contraignantes pour les autorités sont prises en compte dans le PD.

Dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, il y a lieu d'inscrire notamment la planification des installations d'importance nationale.

Instruments de planification et de sécurisation des installations et des sillons

L'aménagement de l'offre de sillons et des capacités des tronçons qu'il requiert, ainsi que la construction et l'aménagement d'installations qui font partie de l'infrastructure selon l'art. 62, al. 1, LCdF passent par le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Ce faisant, la Confédération prend en compte notamment l'accessibilité des installations de transbordement



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

et des gares de réception dont le volume de transport est important, ainsi que les gares de triage et les gares de formation.

En vue de la réservation des droits de transport (sillons) pour les divers types de transport, un nouvel instrument, la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) (art. 9b LCdF), a été introduit lors de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. La STUR permet de fixer les capacités des sillons disponibles par type de transport. Les gestionnaires d'infrastructure concrétisent ces capacités des sillons dans les plans d'utilisation du réseau (PLUR) et doivent les respecter lors de l'attribution des sillons conformément à l'art. 12 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire⁷.

Les options de la présente conception ne contiennent pas de déclarations sur les capacités des tronçons nécessaires, mais l'intention de la Confédération, exprimée implicitement dans les plans stratégiques, est que l'exploitation et la desserte des installations, leurs capacités et leurs fonctionnalités soient assurées par la mise à disposition de capacités des tronçons en quantité et en qualité suffisantes.

Instruments de financement

Le financement de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) selon la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF⁸). Des conventions de prestations (CP) et de mise en œuvre avec les gestionnaires d'infrastructure fixent les mesures de développement des installations qui sont financées par le FIF. De plus, la CP indique comment les gestionnaires d'infrastructure doivent gérer les installations actuelles. Les mesures de construction, d'extension ou d'entretien d'installations affectées au fret ferroviaire dans les CP et les CMO se basent entre autres sur les options prises dans la présente conception sur les catégories d'installations et sur l'adaptation des répertoires des installations.

Par des contributions d'investissement aux installations privées de fret ferroviaire, la Confédération gère l'agencement et le choix de l'emplacement de ces installations au sens des objectifs de la conception. La Confédération cofinance les installations privées conformément à la 2^e section de l'ordonnance du 25 mai 2016 sur le transport de marchandises (OTM)⁹. Le Parlement gère les contributions d'investissement via des crédits-cadre. Il a alloué un premier crédit-cadre en même temps que les arrêtés relatifs à la LTM. L'arrêté fédéral relatif au crédit-cadre pour les contributions d'investissement selon la LTM, la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM,) et la

⁷ RS 742.122

⁸ RS 742.140

⁹ RS 742.411



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin,)¹⁰ s'élève à 250 millions de francs. La Confédération alloue ses contributions d'investissement aux installations privées au moyen de décisions d'allouer une contribution (DAC). Les installations visées à l'art. 62, al. 1, LCdF sont intégralement financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF.

Lien entre conception et instruments

Le rapport avec les instruments décrits est présenté au chapitre 4 avec les options concernant les installations. À l'exception des plans directeurs et des PLUR, il s'agit d'instruments de la Confédération. Par ailleurs, les intervenants privés jouent un rôle central dans la mise en œuvre des plans stratégiques. Les chargeurs sont responsables de la planification, du financement et de la réalisation de projets concrets de voies de raccordement et d'ITTC. L'utilisation des installations par le fret ferroviaire est aussi déterminée par le marché.

¹⁰ FF 2016 4271



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

4. Catégories d'installations

Parallèlement aux principes généraux du chapitre 2, le présent chapitre formule des options spécifiques aux différentes catégories d'installations. Chaque installation est définie et ses fonctions brièvement décrites. Le rapport complémentaire à la présente conception contient des informations supplémentaires. La pertinence territoriale des installations est également décrite, ainsi que les emplacements préexistants et un plan stratégique pour le développement visé jusqu'en 2030. Enfin, les options et mesures à prendre par les autorités pour encourager le développement sont énumérées.

Les installations englobées par la conception sont subdivisées en installations de transbordement et en gares du transport de marchandises. Le tableau suivant présente les diverses catégories d'installations.

	Désignation	Fonction principale	Zone d'attraction	Infrastructure ferroviaire ¹¹
Installations de transbordement	Voie de raccordement	Desserte d'un emplacement	Locale	non
	ITTC	Transbordement rail – route / rail – Rhin	Locale - Suprarégionale	non
	Débord	Transbordement rail – route	Locale - Régionale	oui
Gares	Gare de réception	Réception des trains pour les installations de transbordement	Locale	oui
	Gare de formation	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement et les gares de réception	Régionale	oui
	Gare de triage	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement, les gares de réception et de formation	Suprarégionale	oui

Tableau 1 : catégories d'installations de transport de marchandises sur le rail

Les installations se distinguent par leurs fonctions et leur zone d'attraction (locale, régionale ou suprarégionale). De plus, il faut distinguer entre les infrastructures selon l'art. 62, al. 1, LCdF et les installa-

¹¹ Infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

tions privées. Les premières sont assujetties à la loi sur les chemins de fer. Elles sont en outre planifiées et financées par la Confédération et doivent garantir l'accès au réseau conformément à l'art. 9a LCdF. L'influence des autorités sur les autres installations est indirecte, car ces dernières sont planifiées et financées par des privés. Les autorités peuvent les modifier grâce à des contributions d'investissement (art. 4 OTM) et à des bases de planification (approbations des plans, plans sectoriels et PD).

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des interactions entre la conception et les instruments fédéraux et cantonaux décrits au chapitre 3. Dans les chapitres suivants, les options sont indiquées avec l'instrument auquel elles sont liées.

Aménagement du territoire	Planification des installations et des sillons	Financement
Plan sectoriel (PS)	PRODES étapes d'aménagement (PRODES)	Décision d'allouer une contribution (DAC)
Plan directeur (PD)	Plan d'utilisation du réseau (PLUR)	Convention de mise en œuvre (CMO)
Plan d'affectation (PLAF)	Stratégie d'utilisation du réseau (STUR)	Convention sur les prestations (CP)

Tableau 2 : Instruments qui interagissent avec la conception. Les instruments de la Confédération sont tramés en vert.

4.1 Installations de transbordement pour le fret ferroviaire

Voies de raccordement

Définition et fonction

Les voies de raccordement sont des voies et leurs installations qui desservent un bâtiment ou un terrain et servent exclusivement au transport de marchandises, sans toutefois faire partie de l'infrastructure au sens de l'art. 62 LCdF ni des chemins de fer. Les voies de raccordement peuvent aussi comprendre, en plus de simples voies de desserte d'un terrain, des voies privées de réception et de formation, qui assument la fonction d'une gare de réception. Ces installations peuvent avoir de grandes dimensions.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les voies de raccordement revêtent une importance centrale pour le fret ferroviaire, car elles offrent aux chargeurs l'accès direct au rail. Elles fournissent donc une contribution de poids à l'approvisionnement de tout le pays en marchandises.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Les voies de raccordement n'ont pas, pour la plupart, une grande emprise au sol du fait de leur taille et de leur volume de trafic. De plus, elles sont pratiquement toujours reliées à une zone industrielle ou artisanale, dont la présente conception ne traite pas.

Les grandes voies de raccordement qui ne sont pas reliées à une gare de réception conformément au chapitre 4.2, qui comportent de nombreuses voies, sont pour beaucoup dans la garantie de capacité des sillons (cf. répertoire 7). Toutes les voies de raccordement ont ceci de commun qu'elles peuvent diminuer la capacité des tronçons si elles n'ont pas de voies de réception en amont qui permettent la composition d'un train (en règle générale au moyen d'une gare de réception). C'est pourquoi, d'après l'art. 25, al. 2, OTM, les raccordements au tronçon ne sont autorisés que dans des cas particuliers motivés.

Emplacements préexistants

Il existe environ 1500 voies de raccordement en Suisse. Comme il s'agit d'installations privées à faibles incidences territoriales, la présente conception renonce à les recenser intégralement et à élaborer un répertoire.

Plan stratégique 2030

La Confédération ne planifie pas activement le développement des voies de raccordement privées et leur répartition géographique dans toute la Suisse. Elle table sur une stabilisation du nombre de voies de raccordement ; les fermetures et les nouvelles voies se compenseront approximativement.

En vue de la mise en œuvre de l'art. 12 LTM, les cantons, les villes et les communes veillent notamment à ce que les nouvelles zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement. Ce faisant, ces entités doivent rechercher la proximité de l'infrastructure ferroviaire et les possibilités de raccorder ces zones à des gares de réception ou de formation.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Options

Options	instruments		
1.1 Les cantons, les villes et les communes prennent des mesures d'aménagement du territoire de sorte que les zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement dans la mesure du possible et de ce qui est économiquement admissible.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
1.2 Les nouvelles voies de raccordement doivent être raccordées dans la mesure du possible aux gares du trafic marchandises. La Confédération en tient compte dans l'encouragement financier de nouvelles voies de raccordement.	PS	PRO DES	DAC
	PD	PLUR	CMO
	PLAF	STUR	CP
1.3 La Confédération tient compte des voies de raccordement à fort volume de transport lors de la planification des capacités des sillons.	PS	PRO DES	DAC
	PD	PLUR	CMO
	PLAF	STUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

ITTC

Définition et fonction

Les ITTC sont des dispositifs stationnaires qui servent au transbordement de réceptacles de transport entre rail, route et Rhin¹². Le transbordement est vertical ou horizontal. Les réceptacles de transport transbordés sur les ITTC sont des conteneurs, des semi-remorques, des caisses mobiles ou des véhicules marchandises entiers lourds.

Les ITTC ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF. Elles ne sont pas soumises à l'obligation de donner accès au réseau. En règle générale, leurs propriétaires et leurs exploitants sont des entités privées. Pour les ITTC subventionnées par la Confédération, l'accès non discriminatoire auxdites installations est octroyé par voie de décision (art. 6 OTM).

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les ITTC sont un maillon important de la chaîne de co-modalité en transport de marchandises, c'est-à-dire le lien optimal entre circulation ferroviaire, trafic routier et navigation.

Très peu d'ITTC en Suisse, dans leur état d'avancement de construction et leur agencement actuels, ont une pertinence territoriale de par leur extension au sol et leur volume du trafic ou leur zone d'attraction pour les parcours initiaux et terminaux sur la route. Ces installations ont en règle générale des voies de transbordement de 100 mètres au plus. Le volume du trafic se limite à 1 ou 2 paires de trains, soit moins de 80 camions par jour.

Emplacements actuels

Les sites actuels significatifs pour la conception sont ceux qui offrent un accès non discriminatoire aux tiers (route et rail) et qui peuvent effectivement l'offrir grâce à leur position, leur agencement et leur intégration. Les installations qui ne servent qu'à un chargeur ou à un transitaire ne sont pas considérées. La planification des installations destinées à couvrir la future croissance ne comprend donc que des installations également accessibles à des tiers depuis le rail et depuis la route, et dont les quantités transportées sont suffisamment pertinentes. Il reste donc 18 ITTC importantes à considérer (répertoire à l'annexe 6).

¹² Cf. art. 2, let. a, OTM



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Plan stratégique 2030

Pour absorber la future croissance du TC intérieur et import-export, il faut augmenter les capacités de transbordement dans certaines régions et améliorer la productivité des installations et de toute la chaîne de production. Il manque notamment en Suisse une ITTC performante avec fonction de passerelle (*gateway*) qui puisse absorber et regrouper les tonnages d'import-export, surtout ceux des ports de la mer du Nord. La combinaison entre les modes de transport rail, navigation intérieure et route grâce à un *gateway* est avantageuse, car elle permet des regroupements de quantités supplémentaires. En TC intérieur, il faut des ITTC reliées efficacement entre elles et avec un *gateway*.

La carte suivante indique les capacités de transbordement requises par le TC dans plusieurs régions. Les quantités sont normées et indiquées en nombre de transbordements de conteneurs standard 20-pieds (EVP). À noter également que les quantités en TC intérieur englobent aussi ces quantités qui sont transportées par le rail d'un emplacement import-export à une installation intérieure et retour.

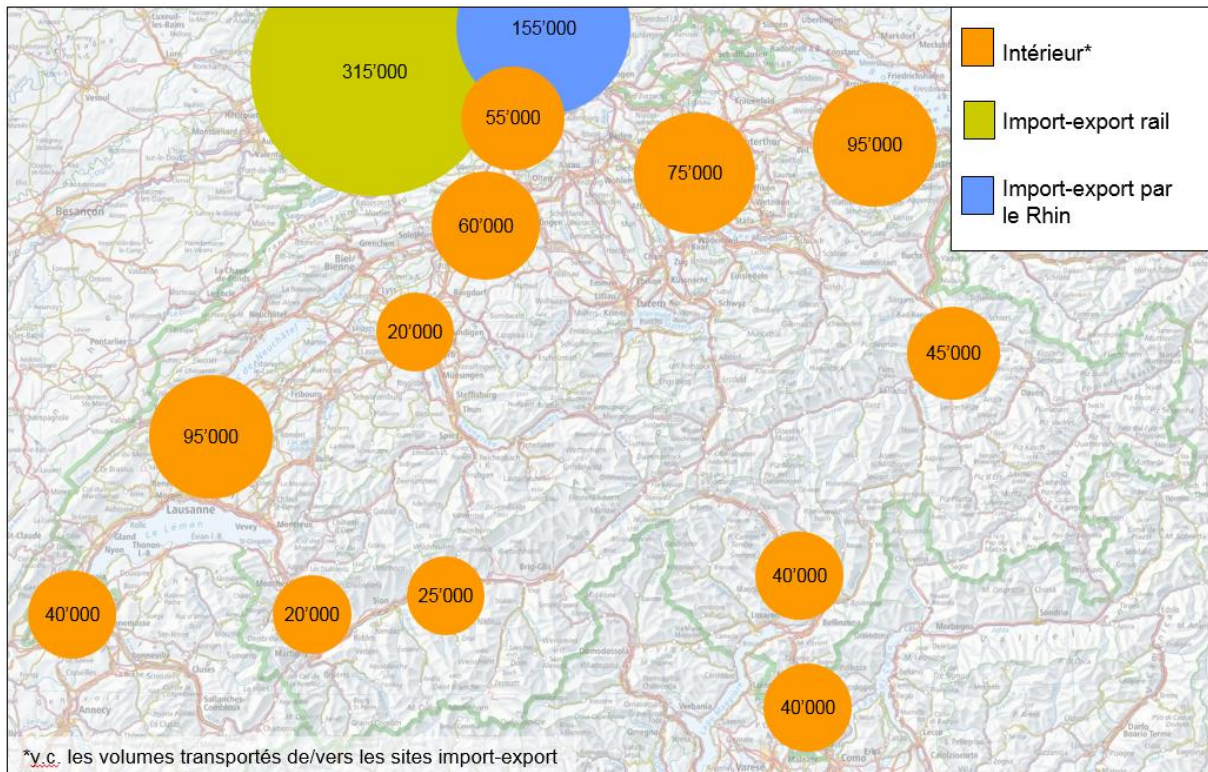


Figure 1 : besoin de capacité prévisionnel en transport combiné en 2030



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Comparaison entre installations actuelles et besoin

La comparaison des capacités des ITTC actuelles avec le futur besoin montre que de nouvelles capacités de transbordement seront nécessaires notamment dans les régions de Gäu, Vaud, Zurich et Suisse orientale. Le besoin de capacité dans ces régions se déduit de la répartition des tonnages de transbordement escomptés d'après les perspectives de transport 2040 sur les différentes régions. Il n'est pas toujours possible de l'attribuer à des cantons ou à des régions ; les cantons doivent donc prendre ce besoin en compte notamment dans leurs planifications suprarégionales et intercantionales. Pour le TC import-export, il manque un terminal performant avec fonction de passerelle en Suisse du nord-ouest. La solution la plus logique est l'ITTC trimodale planifiée à Bâle-nord et qui figure dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail. Elle a déjà été évoquée dans le message du Conseil fédéral sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises¹³ et qualifiée d'installation d'importance nationale pour la politique des transports.

De nombreuses installations actuelles n'ont pas un agencement optimal. Il est nécessaire de les rendre plus performantes et efficaces ou d'en améliorer l'agencement et les fonctionnalités.

Options

Options	Instruments		
2.1 La Confédération peut encourager l'extension ou la construction d'ITTC lorsqu'il existe dans une région un besoin de capacité non couvert ou si la rentabilité du TC en est nettement augmentée dans l'ensemble.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
2.2 Le besoin de capacités de transbordement est présenté à la figure 1. Des capacités de transbordement supplémentaires sont requises surtout dans les régions Gäu, Vaud, Zurich et Suisse orientale.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP

¹³ FF 2014 3687



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

<p>2.3 S'il existe un besoin de capacité régional pour une nouvelle ITTC, les cantons peuvent, avec le soutien de la Confédération, fixer les emplacements possibles. S'il existe un besoin de capacité suprarégional, tous les cantons concernés sont impliqués dans la procédure.</p> <p>Les cantons tiennent compte de ces emplacements dans leurs plans directeurs.</p>	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>2.4 Lors de l'évaluation de nouveaux emplacements pour les ITTC, il faut notamment prévoir un raccordement adéquat à l'infrastructure routière et ferroviaire.</p>	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>2.5 Il manque un grand terminal avec fonction de passerelle en Suisse du nord-ouest : un tel terminal est classé d'importance nationale pour la politique des transports au sens de l'art. 11, al. 2, LTM et doit être inscrit dans le plan sectoriel.</p>	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>2.6 La Confédération fixe les standards de diverses catégories d'ITTC et tient compte du respect de ces standards lors de l'allocation et du dimensionnement des contributions d'investissement.</p>	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	STUR	CP
<p>2.7 La Confédération prend en compte les besoins des ITTC à fort volume de transport dans la planification et la réservation des capacités des sillons. Elle veille à une accessibilité suffisante des ITTC par le rail, qualitative et quantitative.</p>	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Débords

Définition et fonction

Les débords sont des installations publiques de transbordement, formées de voies et de places de transbordement où les chargeurs peuvent transborder eux-mêmes et indépendamment leurs marchandises. Elles font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF et sont soumises à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Le grand nombre de débords disponibles et desservis est un avantage important pour l'industrie, l'artisanat et l'agriculture suisses et permet à de nombreuses entreprises d'accéder localement au chemin de fer sans avoir leur propre voie de raccordement. Les chargeurs dont les besoins de transports connaissent des fluctuations saisonnières ou d'autre nature (par ex. betteraves sucrières, bois) utilisent également les débords.

La majorité des débords a peu d'incidences territoriales. Les voies de plus de 50 mètres sont l'exception. Le volume de trafic dépasse rarement quelques wagons par jour en moyenne annuelle. En revanche, il peut y avoir des pointes de fréquentation en cas de besoins de transports saisonniers tels que les betteraves sucrières.

Certains emplacements subissent une forte pression visant à un changement d'affectation, car les terrains se trouvent souvent en ville et conviendraient à des constructions d'immeubles, à une urbanisation ou à d'autres besoins du trafic ferroviaire des voyageurs.

Emplacements actuels

La densité géographique des débords en Suisse est relativement élevée. Or il faut savoir que toutes les installations qui peuvent servir de débords ne sont pas utilisées aujourd'hui comme tels. Dans bien des cas, elles ne satisfont plus aux exigences d'une desserte économique par l'entreprise de transport ferroviaire ou d'un transbordement efficace entre route et rail.

Plan stratégique 2030

Les débords continueront à garantir à l'avenir une couverture territoriale pour l'industrie, l'artisanat et l'agriculture, de sorte que le transport ferroviaire ou le transbordement de marchandises entre route et rail reste une solution de rechange au « tout-route », entre autres aussi pour les besoins saisonniers ou occasionnels. Sous cet angle, la question de la rentabilité des offres de fret ferroviaire mérite une attention particulière.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Les débords ont habituellement une zone d'attraction routière de 30 kilomètres au plus, le rayon variant fortement selon la topographie locale et le type de marchandise. Aux yeux des entreprises de transport ferroviaire, concentrer les quantités transportées à un petit nombre d'emplacements et pouvoir transborder divers types de marchandises au même endroit semble judicieux afin d'exploiter les avantages d'une densification de l'exploitation ferroviaire. Par conséquent, il y a actuellement trop d'installations, car elles ne permettent guère une desserte économique par les entreprises de transport ferroviaire du fait de leur répartition géographique et de leur faible volume de marchandises.

De nombreux débords qui ne sont plus utilisés aujourd'hui seront donc désaffectés d'ici à 2030, d'autres seront éliminés grâce à la concentration des installations et au regroupement du volume de marchandises qui en découlera. Il faut cependant conserver des sites attrayants sur une partie aussi grande que possible du territoire. De même, les installations proches des centres seront conservées, car elles permettent une intégration du rail aux prestations de logistique urbaine et soulagent le trafic routier en agglomération et dans les villes.

Il existe actuellement 205 débords conformément au répertoire 1 de l'annexe

Options

Options	Instruments		
3.1 La Confédération veille à un perfectionnement du paysage des débords conforme aux besoins.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
3.2 Dans le cadre des conventions de prestations, la Confédération charge les gestionnaires d'infrastructure de planifier le développement des installations. Ce développement tient compte des intérêts des chargeurs, des entreprises de transport ferroviaire, de la Confédération, des cantons, des communes et des autres intervenants, en considérant globalement les besoins d'une région économique. L'accès des chargeurs au chemin de fer à des conditions intéressantes mérite une attention particulière.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

3.3 Dans leur aménagement du territoire, la Confédération, les cantons et les communes tiennent compte des installations visées au répertoire 1. Les cantons peuvent dresser des conceptions régionales pour le fret ou des plans stratégiques, qui sont pris en compte lors du développement des installations (3.2).	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
3.4 Le répertoire 1 constitue la base des débords commandés dans le cadre des conventions de prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure. Ceux-ci maintiennent les fonctions et les capacités des installations répertoriées.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
3.5 Le DETEC peut adapter le répertoire 1 à condition qu'il n'en résulte ni de nouveaux conflits ni d'importantes répercussions sur le territoire et l'environnement. Les adaptations ont lieu sur demande (à l'OFT) des cantons ou des gestionnaires d'infrastructure. L'entité requérante documente les intérêts de tous les intervenants concernés par l'adaptation (notamment cantons, communes, gestionnaires d'infrastructure, entreprises de transport ferroviaire et chargeurs). Le DETEC statue sur l'adaptation du répertoire 1. La décision est notamment prise en fonction de l'évaluation des effets généraux en matière de transport et de développement territorial. Lors de sa décision, le DETEC tient compte des conceptions régionales pour le fret ainsi que des plans stratégiques des cantons. La décision est portée à la connaissance des intervenants concernés. La suppression d'un débord du répertoire 1 peut notamment être demandée lorsque l'installation n'est plus nécessaire à long terme pour absorber le volume de transport régional, lorsque les entreprises de transport ferroviaire et les chargeurs disposent de solutions de rechange acceptables ou que de telles solutions sont créées.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

<p>3.6 Dans le cadre du développement du paysage des débords, les fonctionnalités et les capacités d'installations dans une région peuvent être fusionnées à condition que le volume de transport local ou régional soit absorbé et que la fusion améliore la productivité au sein du réseau. Il y a lieu de tenir compte des effets sur l'accès local au rail.</p> <p>En particulier pour les débords destinés aux transports sporadiques ou saisonniers, il faut chercher des synergies et les possibilités de fusion avec des installations ferroviaires ou logistiques existantes (par ex. installations d'entretien).</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.7 Lors du développement et de la réaffectation de débords dans les espaces urbains, la Confédération et les cantons tiennent notamment compte des besoins du secteur logistique.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.8 Les nouveaux débords doivent autant que possible être raccordés aux installations existantes du fret.</p> <p>La structure des nouveaux débords est fonction du volume de transport et doit permettre une manutention économique de même que des offres de fret ferroviaire économiques.</p> <p>Dans le cadre de la planification et de la garantie des capacités des sillons, la Confédération veille à ce que les débords soient accessibles par le rail sur le plan qualitatif et quantitatif.</p> <p>Les cantons et les communes veillent à une accessibilité satisfaisante des débords par la route.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

4.2 Gares du trafic marchandises

Définition et fonction

Les gares de réception sont des installations pour la desserte locale des installations de transbordement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance ou à destination des gares de triage ou des gares de formation.

Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine et assument des fonctions de formation pour les installations de transbordement afférentes.

Les gares de formation sont des installations régionales de traitement des trains en provenance ou à destination des gares de triage pour le transfert vers d'autres gares de réception ou pour la desserte des installations de transbordement afférentes.

Les gares de triage sont des installations de triage de wagons exploitées par les gestionnaires d'infrastructure.

Les gares de réception, de formation et de triage font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF et sont soumises à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les gares de réception ont une influence essentielle sur la capacité des lignes principales, car elles permettent de mettre à disposition des trains de marchandises sans occuper de lignes principales. Leur volume de trafic varie fortement entre trafic occasionnel et plusieurs trains complets par jour, d'où une différence de besoins de surface et de capacité des sillons.

Les grandes gares de réception, de formation et de triage absorbent un important volume de transport qui se répercute sur le besoin de capacité des sillons et qui a des incidences géographiques.

Emplacements actuels

Il existe actuellement plusieurs centaines d'emplacements qui peuvent être utilisés comme gares de réception. Certains ne sont déjà plus utilisés aujourd'hui et ne correspondent plus à leur affectation. Les recensements des répertoires 2 et 3 comprennent toutes les gares de réception desservies à l'heure actuelle par des entreprises actives en fret ferroviaire.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

En plus de cela, il existe aujourd'hui 45 gares de formation et 5 gares de triage. Au cours des dernières années, les mouvements de manœuvre ont été concentrés sur quelques gares de triage, à savoir Basel RB (formée de deux parties RB 1 et RB 2), Chiasso Smistamento et Buchs (SG) qui sont des gares de triage aux frontières ainsi que Lausanne Triage et la gare de triage de Limmattal, qui servent presque exclusivement au trafic intérieur.

- Gares de réception : 392 sites dont 56 de taille moyenne (répertoires 2 et 3)
- Gares de formation : 45 sites selon le répertoire 4
- Gares de triage : 5 sites selon le répertoire 5

Plan stratégique 2030

Le nombre et la situation des gares de réception dépendent du volume local de transport. Le développement des gares de réception résultera notamment de fermetures de voies de raccordement et de débords, lesquelles entraîneront une diminution des quantités, puisque les entreprises de transport ferroviaire n'en auront plus besoin pour fournir des prestations de transport de marchandises. De plus, la concentration de quantités transportées sur une installation actuelle ou nouvelle entraînera la fermeture de gares de réception. Le nombre de gares de réception va donc diminuer.

Les cinq gares de triage actuelles sont maintenues. Le paysage actuel des gares de formation ne changera guère par rapport à celui de 2030. Les nouveaux emplacements seront l'exception. Il est en revanche envisageable d'adapter des installations actuelles afin d'en accroître la capacité et la productivité.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

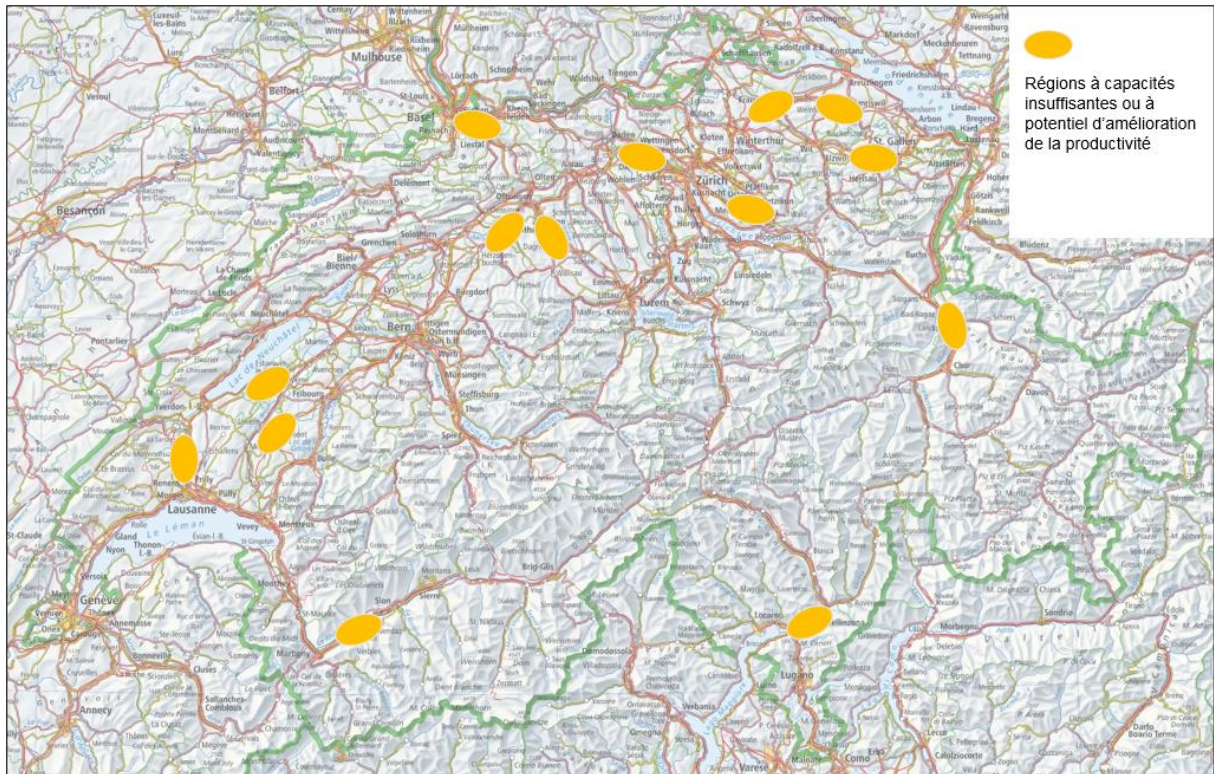


Figure 2 : Régions à capacités insuffisantes ou à potentiel d'amélioration de la productivité



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Options

Options	Instruments		
4.1 La Confédération veille à ce que le développement du paysage des installations des gares de fret soit conforme aux besoins.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.2 Dans le cadre des conventions de prestations, la Confédération charge les gestionnaires d'infrastructure de la planification et du développement des installations. Le développement s'effectue compte tenu des intérêts des chargeurs, des entreprises de transport ferroviaire, de la Confédération, des cantons, des communes et des autres intervenants directement concernés. Les besoins de l'espace économique respectif sont pris en considération de manière globale. Une attention particulière doit être portée à un accès économique des chargeurs au chemin de fer.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.3 Dans leur aménagement du territoire, la Confédération, les cantons et les communes tiennent compte des gares du transport de marchandises selon les répertoires 2 à 5. Les cantons peuvent établir des conceptions régionales pour le fret ou des plans stratégiques relatifs au paysage des installations ; ces documents sont pris en compte lors du développement des installations (4.2).	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.4 Les répertoires des annexe 2 à 5 constituent la base en vue de la commande des gares du trafic marchandises dans le cadre des conventions sur les prestations conclues avec les gestionnaires d'infrastructure. Ceux-ci maintiennent les fonctions et les capacités des installations.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

<p>4.5 Le DETEC peut adapter le répertoire figurant aux annexes 2 à 4 à condition qu'il n'en résulte ni de nouveaux conflits ni d'importantes répercussions sur le territoire et l'environnement. Il n'y a pas de mise au net du nombre de gares de triage (répertoire 5).</p> <p>Les adaptations ont lieu sur demande (à l'OFT) des cantons ou des gestionnaires d'infrastructure. L'entité requérante documente les intérêts de tous les intervenants concernés par l'adaptation (notamment cantons, communes, gestionnaires d'infrastructure, entreprises de transport ferroviaire et chargeurs).</p> <p>Le DETEC statue sur l'adaptation des répertoires. La décision est notamment prise en fonction de l'évaluation des effets généraux en matière de transport et de développement territorial. Lors de sa décision, le DETEC tient compte des conceptions régionales pour le fret ainsi que des plans stratégiques des cantons. La décision est portée à la connaissance des intervenants concernés.</p> <p>L'élimination, dans le répertoire, d'une gare figurant aux répertoires 2 à 4 peut notamment être demandée lorsque l'installation n'est plus nécessaire à long terme pour absorber le volume de transport régional, lorsque les entreprises de transport ferroviaire et les chargeurs disposent de solutions de rechange acceptables ou que de telles solutions sont créées.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>4.6 La Confédération veille à ce que les capacités des gares du transport de marchandises soient suffisantes. Ce faisant, elle prend en compte les ressources financières disponibles et met dans la balance les intérêts du transport de marchandises et ceux du transport de voyageurs. Les gares doivent couvrir les fonctionnalités requises sur place et pour la fourniture de prestations de transport de marchandises sur l'ensemble du réseau. Les gares de triage doivent notamment avoir suffisamment de capacités pour l'entreposage de wagons vides.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>4.7 La Confédération met à disposition des gares de triage et de formation, ainsi que des grandes gares de réception, des sillons d'une capacité conforme aux besoins et de la qualité requise. Pour ce faire, elle utilise les instruments de planification et de réservation des capacités des sillons. Elle tient aussi compte des ressources financières disponibles et met dans la balance les intérêts du transport de marchandises et ceux du transport de voyageurs.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

4.8 La Confédération s'efforce de planifier le développement des gares de triage et de formation de manière que celles-ci fournissent des prestations de transport de marchandises dans toute la Suisse. Il faut chercher à améliorer la productivité des gares de triage, de formation et des grandes gares de réception, notamment par l'exploitation de synergies en cas de mesures d'aménagement ou de transformation sur leur périmètre. Il convient d'envisager des améliorations de capacité et de productivité par exemple dans les régions de la Broye, du haut Wiggertal, de Gossau, du Grand Lausanne, de Landquart, de Langenthal, de Romont, de Cadenzazzo, de Thurtal Ouest et Est, du Valais central, de l'Oberland zurichois, ainsi que dans les gares de triage de Bâle et de Limmattal.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.9 Les gestionnaires d'infrastructure peuvent envisager de concentrer les fonctionnalités et les capacités de gares de formation et de réception dans une région au cours de leur planification permanente. Cette concentration est admissible si elle améliore la productivité du réseau de fret ferroviaire et si le volume de transport peut être absorbé. Il y a lieu de tenir compte des effets sur la desserte locale.	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.10 Aux gares de frontière, il faut réserver au fret ferroviaire suffisamment de possibilités de changer de moyen de traction (entre autres par des véhicules moteurs non interopérables, le passage du train à d'autres entreprises de transport ferroviaire etc.).	PS	PRO DES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

5. Perspective

Il est possible de perfectionner diverses installations de fret ferroviaire grâce aux instruments décrits au chapitre 3 et sur la base des options présentées au chapitre 4 pour chacune des catégories d'installations.

Il y a lieu d'assurer un développement synchrone des divers instruments et catégories d'installations ainsi que des capacités des tronçons dédiés au fret ferroviaire, afin que ce dernier fonctionne bien. Le seul moyen d'y parvenir est d'harmoniser systématiquement et temporellement les options de la conception sur l'ensemble des instruments. Il faut donc, en vue de la mise en œuvre, assurer la coordination entre les instruments en grande partie correspondants et mettre en place un suivi.

Il est particulièrement important d'harmoniser ces perfectionnements avec les CP des gestionnaires d'infrastructure et avec les étapes d'aménagement du PRODES. Comme les décisions politiques sur ces deux dossiers ne sont pas prises en même temps, la planification permanente prévue avec la conception pour le fret ferroviaire est appelée à jouer un rôle important. En effet, ladite conception représente l'intermédiaire décisif, une base de décision commune en ce qui concerne le développement des installations de triage et de transbordement et les capacités de tronçons nécessaires à leur desserte.

La planification permanente suivra donc un processus systématique et contraignant pour les instances planificatrices. Il est prévu que le Conseil fédéral mette à jour la conception pour le fret ferroviaire tous les 4 à 8 ans. Cela requiert une discussion continue du besoin d'adaptation avec les milieux intéressés et les cantons. Les travaux commencés pour l'élaboration de la conception avec les intervenants de la branche et les cantons se poursuivront donc dans le cadre de la planification permanente.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Liste des abréviations

<i>CMO</i>	<i>Convention de mise en œuvre</i>
<i>CP</i>	<i>Convention sur les prestations</i>
<i>DAC</i>	<i>Décision d'allouer une contribution</i>
<i>EVP</i>	<i>Équivalent vingt pieds (Twenty-foot Equivalent Unit)</i>
<i>FIF</i>	<i>Fonds d'infrastructure ferroviaire</i>
<i>ITTC</i>	<i>Installations de transbordement du trafic combiné</i>
<i>LAT</i>	<i>Loi sur l'aménagement du territoire ; RS 700</i>
<i>LCdF</i>	<i>Loi sur les chemins de fer ; RS 742.101</i>
<i>LFIF</i>	<i>Loi sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire ; RS 742.140</i>
<i>LPE</i>	<i>Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement ; RS 814.01</i>
<i>LTM</i>	<i>Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation ; RS 742.41</i>
<i>LTTM</i>	<i>Loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes ; RS 740.1</i>
<i>LUMin</i>	<i>Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire ; RS 725.116.2</i>
<i>OAT</i>	<i>Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire ; RS 700.1</i>
<i>OFT</i>	<i>Office fédéral des transports</i>
<i>OPAM</i>	<i>Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs</i>
<i>OTM</i>	<i>Ordonnance sur le transport de marchandises par les entreprises de chemin de fer ou de navigation ; RS 742.411</i>
<i>PD</i>	<i>Plan directeur</i>
<i>PLAF</i>	<i>Plan d'affectation</i>
<i>PLUR</i>	<i>Plan d'utilisation du réseau</i>
<i>PRODES</i>	<i>Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire</i>
<i>PS</i>	<i>Plan sectoriel</i>
<i>STUR</i>	<i>Stratégie d'utilisation du réseau</i>
<i>TC</i>	<i>Transport combiné</i>
<i>UIRR</i>	<i>Union internationale pour le transport combiné rail-route</i>



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Glossaire

Terme	Définition	Source
Gare de réception	Installations pour la desserte locale des installations de transbordement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance de ou à destination des gares de triage ou des gares de formation. Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine.	
Voie de réception	Voie sur laquelle des trains de marchandises arrivent du tronçon avec le statut de circulation et en partent vers le tronçon (requiert un équipement de technique de signalisation).	
Voie de raccordement	Desserte d'un terrain ou d'un bâtiment qui ne fait pas partie de l'infrastructure ferroviaire par des voies ferrées dédiées au transport de marchandises ; en règle générale en propriété privée	Message LTM
Types de conteneur du TC (sans transbordement horizontal)	Conteneurs ISO, conteneurs-citernes et Reefer (conteneurs frigorifiques) de 20' à 45' ; semi-remorque (aux normes EN 284, EN 452), caisses mobiles (conformes à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR)	
TWCI	Trafic par wagons complets isolés : forme de production où les wagons ou groupes de wagons sont rassemblés sur diverses voies de raccordement ou de débord régionales, formés en trains complets et amenés aux gares de triage, où de nouveaux trains sont formés par région de destination.	Message LTM
Gare de formation	(anciennement gare disposant d'une équipe de manœuvre) Installations régionales de traitement des trains en provenance ou à destination des gares de triage pour le transfert vers d'autres gares de réception ou pour la desserte des installations de transbordement afférentes.	
Débord	Installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises	Art. 62, art.1, let.f, LCdF
Train complet	Train marchandises direct (en règle générale formé d'un matériel roulant uniforme) qui circule entre deux gares de réception (ou de formation ou de triage) sans changement de composition.	



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Terme	Définition	Source
Gateway (passerelle)	<p>Installations où les unités de chargement du transport combiné sont transbordées entre divers trains (rail/rail), par exemple entre trains marchandises grandes lignes et entre trains marchandises grandes lignes et régionaux.</p> <p>Les terminaux exclusivement dédiés au transbordement rail/rail sont toutefois rares. Pour la desserte de proximité du terminal, une partie des unités de chargement est souvent transbordée sur des véhicules routiers.</p>	Glossaire EPF
Gäu	Région entre Oensingen et Olten. Elle est formée du district de Gäu proprement dit et des communes de l'Untergäu dans le district d'Olten.	
TC Import/Export	Relations par trains complets avec l'étranger. Lorsque les conteneurs de ces trains sont transbordés en Suisse (par ex. dans un Gateway), ils poursuivent leur route en TC intérieur.	
Composition	Rame de véhicule(s) moteur(s) et de wagons employée comme unité permanente	Glossaire EPF
Gare de triage	Installation d'exploitation ferroviaire servant à trier des wagons et à former des trains marchandises régionaux et grandes lignes, où les trains marchandises suprarégionaux (trains marchandises de proximité / trains complets) peuvent arriver et d'où ils peuvent partir.	
Envoi	Un envoi équivaut à : une semi-remorque ; une caisse mobile de 30, 40 ou 45 pieds ; une caisse mobile (6,0 – 8,3 m) de plus de 16 t ; deux caisses mobiles (6,0 – 8,3 m) de moins de 16 t ; trois caisses mobiles de moins de 20 pieds. Un envoi correspond à environ 1,6 EVP.	OFT (d'après UIRR)
EVP	Équivalent vingt pieds (<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i>) : conteneur standard de 20 pieds de long. Standard international d'unité de comptage de conteneurs ISO de diverses tailles. Sert surtout à décrire la capacité de charge de bateaux, de trains ou de camions ainsi que la capacité de transbordement de terminaux.	
Terminaux	Synonyme d'ITTC. Installation servant à transborder les conteneurs du TC d'un mode de transport à l'autre.	
Sillon	Autorisation de parcourir un tronçon donné du réseau ferroviaire à un horaire fixe avec un train déterminé (longueur, poids, profil, vitesse) (analogue à un « slot » en navigation aérienne).	Message LTM



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00008/00001

Terme	Définition	Source
Tracé	Désigne la ligne que suit une route et ou un tronçon ferroviaire : tracé routier, tracé ferroviaire. Au sens élargi, tracé de lignes d'alimentation et d'élimination, par exemple de canaux, de gazolines ou de lignes à haute tension.	
Longueur du train de wagons	Longueur de la charge remorquée d'un train (longueur sans locomotive)	
Longueur du train	Longueur totale du train avec locomotive	