

CTP, Maison des Cantons, Speichergasse 6, 3000 Bern 7

Monsieur  
Peter Füglistaler  
Directeur de l'Office fédéral des transports  
3003 Bern

Berne, le 9 juillet 2013

## **Révision totale de la loi sur le transport de marchandises; stratégie globale de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire – Prise de position.**

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 16 avril 2013, vous avez lancé la procédure de consultation sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position sur ce dossier de première importance et d'avoir prolongé le délai pour la CTP et les cantons jusqu'au 30 août 2013. Nous nous félicitons de cet état des lieux complet du fret ferroviaire sur tout le territoire, dont la genèse est la motion 10.3881 « Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire ». La CTP, en tant que conférence des directeurs nationale, n'effectuera des remarques que sur les principaux points politiques. Les cantons peuvent considérer cette prise de position comme étant la leur, y faire référence ou y apporter des compléments spécifiques.

### **Résumé**

1. La CTP reconnaît que le fret ferroviaire en Suisse est très important pour l'approvisionnement intérieur à la Suisse et pour l'échange de marchandises avec l'étranger.
2. Nous soutenons le principe selon lequel les offres du transport de marchandises par le rail doivent s'autofinancer. Nous nous opposons à ce que le droit fédéral prévoie l'association des cantons à un cofinancement du fret ferroviaire.
3. Des conditions-cadre avantageuses doivent être créées afin de garantir un développement durable du transport des marchandises par le rail sur tout le territoire (construction et exploitation d'installations dédiées au transport de marchandises adéquates; conditions-cadre inchangées pour la route, etc.).
4. La coordination entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises doit être renforcée. Nous considérons que les nouveaux instruments que sont le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau sont adaptés à l'objectif poursuivi, mais l'offre TRV actuelle et future (reposant sur des offres d'aménagement décidées ou convenues) ne doit pas en pâtir.
5. Pour la construction, la modification ou le démantèlement des installations dédiées au transport de marchandises, il faut s'en tenir aux procédures d'approbation. Les projets de moindre importance doivent être réglementés par le droit cantonal.

## Aperçu des requêtes

- Nouvelle formulation de l'art. 2 al. 2 du projet LTM

*Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être viables financièrement. La Confédération peut toutefois soutenir des offres :*

- a. *en maintenant, ~~conjointement avec les cantons~~ pour des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire, des offres dont les coûts ne sont pas couverts ;*

- Complément à l'art. 3 du projet LTM

*Conjointement avec les cantons et les acteurs concernés, le Conseil fédéral élabore sur la base de projets d'offres pour le transport de voyageurs et de marchandises une conception, au sens de l'article 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, relative au développement des installations importantes pour le transport de marchandises qui soit calée sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire et l'aménagement du territoire cantonal.*

- *Art. 4a (nouveau) du projet LTM : Evaluation et gestion de la réalisation des objectifs*

<sup>1</sup> *Le Conseil fédéral évalue régulièrement l'efficacité de la présente loi et prend à temps toutes les mesures relevant de sa compétence qui sont nécessaires pour atteindre le but et les objectifs fixés*

<sup>2</sup> *Il rend compte tous les quatre ans de son action à l'Assemblée fédérale dans un rapport. Ce dernier comprend des propositions portant sur les objectifs intermédiaires et sur les mesures à prendre.*

<sup>3</sup> *Les mesures doivent être proportionnées, durablement conformes aux exigences du marché et ne pas avoir d'effets discriminatoires.*

- Nouvelle formulation de l'art. 7 du projet LTM : Contributions d'exploitation

<sup>1</sup> *Pour permettre le maintien de prestations de transport ferroviaire de marchandises qui ne sont pas viables financièrement, la Confédération peut, ~~en s'associant aux commandes des cantons,~~ pour des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire, allouer une contribution afin de participer aux coûts non couverts de ces prestations.*

- Nouvelle formulation de l'art. 10 du projet LTM, Autorisation de construire

*La construction, la modification et le démantèlement d'installations dédiées au transport de marchandises requièrent une approbation des plans au titre de l'art. 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Les projets de portée mineure requièrent une autorisation de construire soumise au droit cantonal. Le Conseil fédéral règle les modalités.*

- Nouvelle formulation de l'art. 9b, al. 1 LCdF, Utilisation du réseau et attribution des sillons

*Dans le cadre d'une planification continue, le Conseil fédéral définit le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic dans un projet d'utilisation du réseau. A cet effet, il prend tout particulièrement en considération :*

- a. *la finalité des investissements réalisés et planifiés par la Confédération et les cantons,*
- b. *les besoins propres aux chaînes coordonnées de transport de voyageurs,*
- c. *la capacité de transport nécessaire pour le transport de voyageurs afin de satisfaire à la demande attendue,*
- d. *la gestion économique du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.*

## I. Aperçu sur le projet

Le Conseil fédéral plaide pour que les offres de fret ferroviaire s'autofinancent en principe. Les subventions d'exploitations actuelles seront supprimées à moyen terme, tandis que de nouvelles conditions-cadre seront définies pour permettre au fret ferroviaire de se développer durablement. Une autre mesure consistera à libérer CFF Cargo de l'obligation d'offrir certaines prestations de transport de marchandises. La mise sur un pied d'égalité du transport de marchandises et du transport de voyageurs lors de l'attribution des droits de circuler sur le réseau ferré (sillons) figure également parmi les mesures désormais proposées. Le cadencement actuel va cependant subsister; ni le système ferroviaire, ni l'horaire ne vont être chamboulés.

Cette mesure vise à répartir de manière équitable et à sécuriser les sillons entre les différents types de transport ferroviaire. Tant le trafic voyageurs (grandes lignes et régional) que le fret doivent bénéficier à l'avenir d'un nombre suffisant de sillons de qualité. Pour atteindre cet objectif, il est prévu d'introduire un projet d'utilisation du réseau (à long terme) et des plans d'utilisation du réseau (à court terme). Ces aides à la planification amélioreront la coordination entre les deux modes de transport : on pourra par ce biais fixer et garantir à long terme le nombre et la qualité des sillons pour chacun des segments de l'offre ferroviaire. L'utilisation du réseau ainsi déterminée sera alors contraignante, depuis le stade de la planification à long terme jusqu'à la répartition concrète de chaque sillon entre les entreprises de chemin de fer. Le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau serviront également à planifier l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Sur la base d'une planification continue, le Conseil fédéral inscrira dans le projet d'utilisation du réseau le nombre minimal de sillons pour chaque type de transport. Les gestionnaires d'infrastructure dresseront chacun un plan d'utilisation du réseau pour les six années précédant l'année d'horaire respective. Ces plans précisent le projet d'utilisation du réseau et présentent notamment la répartition journalière et hebdomadaire des sillons entre les divers types de trafic. Ils sont soumis à l'OFT pour approbation. Grâce à la nouvelle réglementation, l'extension de l'offre du transport des voyageurs n'entraînera pas l'étiollement du trafic marchandises. A l'avenir, tous les arguments seront mis dans la balance pour décider où et quand donner la priorité à quel type de transport. Pour ce faire, le Conseil fédéral tiendra principalement compte des raisons politiques qui ont amené à construire tel ou tel tronçon ferroviaire. Par exemple, on pourra ainsi assurer que l'augmentation des capacités et l'amélioration de la qualité liées à la construction du tunnel de base du Saint-Gothard profiteront avant tout au trafic de marchandises, et donc éviter que la création de nouvelles offres pour le transport de voyageurs se substitue à cet objectif.

La CTP est favorable à un fret ferroviaire performant sur tout le territoire et reconnaît son importance pour l'approvisionnement en marchandises à l'intérieur de la Suisse et pour l'échange de marchandises avec l'étranger. Il faut développer le transport de marchandises dans son ensemble et plus particulièrement le fret ferroviaire sur tout le territoire de sorte qu'il soit coordonné avec la politique des transports de la Confédération et des cantons et, avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire et d'économie publique. Les grandes villes et les agglomérations sont situées sur les grands axes de transport et la pression urbanistique est plus grande. Il convient d'attacher plus d'importance à l'objectif d'aménagement du territoire consistant à développer l'urbanisation vers l'intérieur. Seule ombre au tableau cependant : l'exclusion du trafic de transit transalpin des mesures décrites. Le projet mis en consultation indique que la conception couvrira « toutes les installations importantes pour le transport de marchandises » ; or, la formulation n'est pas très correcte. Les besoins, tant sur le plan de l'exploitation que sur celui des infrastructures, du transport transalpin de marchandises par le rail devraient impérativement être aussi pris en considération dans le projet. Nous soutenons quant au principe tous les points de la stratégie globale pour lesquels nous ne formulons aucune remarque.

## II. Points importants pour le développement du fret ferroviaire

### 1. Conception relative au développement des installations dédiées au transport de marchandises

Force est de constater que la pression de l'urbanisation conduit à un déplacement croissant des centres de logistique. C'est la raison pour laquelle nous regrettons que les cantons ne soient pas associés au processus de planification des installations dédiées au transport de marchandises alors qu'ils doivent dans le cadre de l'aménagement du territoire veiller à ce que les sites de logistique soient appropriés. La conférence sur les terminaux qui s'est tenue récemment a confirmé le besoin d'associer les cantons.

Nous nous félicitons du fait que le Conseil fédéral élaborera une conception au sens de l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT). La coordination entre l'aménagement du territoire cantonal et le projet d'utilisation du réseau de la Confédération doit également être assurée, en association avec les cantons et les acteurs concernés. Elle constitue un projet d'offre pour le transport ferroviaire de marchandises, qui est un élément des programmes de développement stratégique PRODES au sens du nouvel (selon le FAIF) art. 48b LCdF. L'intégration des besoins du transport ferroviaire de marchandises dans l'offre de planification et, dans la planification des infrastructures qui en découlera, est primordiale. L'art 3 du projet LTM est à compléter en conséquence:

**Requête :** Complément à l'art. 3 du projet LTM

Conjointement avec les cantons et les acteurs concernés, le Conseil fédéral élabore sur la base de projets d'offres pour le transport de voyageurs et de marchandises une conception, au sens de l'article 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, relative au développement des installations importantes pour le transport de marchandises qui soit calée sur le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire et l'aménagement du territoire cantonal.

### 2. Evaluation

Les moyens de transport doivent pouvoir être utilisés de manière appropriée (co-modalité) afin d'augmenter l'efficacité logistique. La présente stratégie globale représente un pas important dans cette direction. Les répercussions du projet d'utilisation du réseau et de la conception relative aux installations dédiées au transport de marchandises ne seront perceptibles que longtemps après la phase transitoire, ce qui conduira le cas échéant à d'autres adaptations. Nous suggérons donc l'élaboration d'un rapport tous les quatre ans sur l'état d'avancement de la mise en œuvre, les objectifs atteints et les prochains jalons de mise en œuvre ; il comprendra également des propositions relatives à d'éventuels compléments à apporter.

**Requête :** *Art. 4a (nouveau) du projet LTM: Evaluation et gestion de la réalisation des objectifs*

<sup>1</sup> *Le Conseil fédéral évalue régulièrement l'efficacité de la présente loi et prend à temps toutes les mesures relevant de sa compétence qui sont nécessaires pour atteindre le but et les objectifs fixés.*

<sup>2</sup> *Il rend compte tous les quatre ans de son action à l'Assemblée fédérale dans un rapport. Ce dernier comprend des propositions portant sur les objectifs intermédiaires et sur les mesures à prendre.*

<sup>3</sup> *Les mesures doivent être proportionnées, durablement conformes aux exigences du marché et ne pas avoir d'effets discriminatoires*

### 3. *Projet d'utilisation du réseau et plan d'utilisation du réseau*

Nous nous félicitons de l'introduction du « projet d'utilisation du réseau » et du « plan d'utilisation du réseau », nouveaux instruments qui auront un effet à plus long terme. Tous les partenaires associés bénéficieraient d'une sécurité accrue en termes de planification et d'investissements. Une base légale serait ainsi créée pour la protection contractuelle des projets d'aménagement d'infrastructures et offrirait une protection plus importante, même si incomplète, en cas de modifications à court terme de plans et projets.

Cela peut cependant, lors de la phase de mise en œuvre, conduire à des problèmes issus d'un conflit dans la répartition entre le transport de marchandises et le TRV. Il y a actuellement des « congestions » sur l'infrastructure ferroviaire et leurs répercussions sur les différents types de transport sont floues. Cela signifie que soit le transport de marchandises, soit le TRV ne recevront pas les sillons nécessaires, avec le risque que l'offre TRV ne soit plus la même. Or, elle doit être conservée. Un projet d'utilisation du réseau limite en outre l'adaptation à court terme de l'offre par rapport à la demande dans le domaine du TRV.

Se pose également la question de savoir comment planifier de manière judicieuse les capacités pour le transport de marchandises sur 4 à 8 ans alors que la demande dans ce secteur est fortement dépendante de la conjoncture. Il est difficile d'évaluer les conséquences pour le TRV. Sur le long terme, il est judicieux d'associer tous les modes de transport à la planification. De notre point de vue, les répercussions sur la mise en œuvre sont cependant incertaines, surtout pour ce qui est de l'aménagement de l'infrastructure.

Le nouvel article 9b, al. 1 LCdF est formulé de manière très ouverte: « *Dans le cadre d'une planification continue, le Conseil fédéral définit le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic dans un projet d'utilisation du réseau. A cet effet, il prend tout particulièrement en considération les besoins propres aux chaînes coordonnées de transport de voyageurs et à une gestion économique du transport ferroviaire de marchandises* ». La disposition ne précise pas comment les grands investissements réalisés jusqu'à présent par la Confédération et les cantons peuvent être sécurisés et comment les offres d'horaires actuelles peuvent être garanties pour les différents modes de transport.

Avec le développement des offres d'horaire cadencé, les offres ont été étoffées progressivement et selon la demande ; en général parallèlement au développement de l'urbanisation. Ces offres qualitatives sont essentielles pour la qualité des sites des régions et doivent pour le moins être conservées à l'avenir. Selon l'art. 9b, al. 1 LCdF, seul le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic doit être défini dans les projets d'utilisation du réseau. Aucun critère spécifique n'a été fixé pour déterminer ce nombre minimal. Le critère de la gestion économique du transport ne doit en outre pas s'appliquer au seul transport de marchandises, mais également au transport de voyageurs. Nous nous félicitons de la prise en considération des chaînes coordonnées de transport de voyageurs. Elle ne concerne toutefois que la qualité de l'offre. Lors de la définition du nombre minimal de sillons, il faut également prendre en compte, en sus de la qualité de l'offre, la capacité de transport nécessaire en matière de transport de voyageurs afin de satisfaire à la demande attendue.

**Requête** : nouvelle formulation de l'art. 9b, al. 1 LCdF, *Utilisation du réseau et attribution des sillons*

*Dans le cadre d'une planification continue, le Conseil fédéral définit le nombre minimal de sillons à attribuer à chaque type de trafic dans un projet d'utilisation du réseau. A cet effet, il prend tout particulièrement en considération :*

- a. la finalité des investissements réalisés et planifiés par la Confédération et les cantons,*
- b. les besoins propres aux chaînes coordonnées de transport de voyageurs,*
- c. la capacité de transport nécessaire pour le transport de voyageurs afin de satisfaire à la demande attendue,*
- d. la gestion économique du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.*

#### *4. Conditions-cadre*

Nous considérons que l'aménagement continu de l'infrastructure est nécessaire ; cela concerne également les besoins liés au transport de marchandises, notamment le trafic intérieur et l'import-export. Le projet d'utilisation du réseau et les plans d'utilisation du réseau ne suffisent pas à eux seuls car l'aménagement du transport de voyageurs doit aller de l'avant.

La CTP partage l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle des conditions-cadre stables et régulatrices des différents types de transport par route sont indispensables afin de garantir la compétitivité du fret ferroviaire sur tout le territoire. La nécessaire sécurité d'investissement de tous les participants sera ainsi assurée. Les conditions-cadre actuelles pour le transport de marchandises par route doivent être préservées. Le transport de marchandises par rail doit représenter pour le monde économique une alternative valable à la route.

Il doit en être de même pour le transport de marchandises dangereuses par la route afin d'éviter que de plus en plus de marchandises dangereuses soient transportées par la route. Le transport de marchandises en Suisse se caractérise en outre par des prescriptions sociales et de sécurité de haut niveau. Au nom de la compétitivité du transport de marchandises suisse, ces standards doivent être conservés et développés pour tous les types de transport. Ils ne doivent pas être affaiblis par de futures décisions politiques en matière de transports, comme, par exemple, dans le cadre de la reprise d'actes législatifs de l'UE dans ce domaine. Il faudra cependant examiner à cette fin les prescriptions en matière de sécurité et de travail, qui se sont, pour partie, développées dans le passé sans concept spécifique.

#### *5. Promotion financière*

La CTP soutient les orientations générales de la Confédération, d'utiliser dorénavant les aides financières du transport ferroviaire de marchandises en premier lieu pour les investissements dans les installations, pour un accès aux infrastructures compétitif et pour les innovations car celles-ci peuvent accroître la productivité du transport ferroviaire de marchandises. Il est logique que les contributions d'exploitation soient supprimées de manière progressive. Une offre compétitive dans le domaine du fret ferroviaire suppose que les installations dédiées au transport de marchandises soient performantes.

Selon le projet soumis à consultation, la Confédération veut poursuivre le remboursement de la RPLP sur les trajets amont et aval du transport combiné à hauteur de 18 millions de francs bien que cela soit en contradiction avec le postulat de l'autonomie financière. Cela perpétuera l'inégalité de traitement par rapport au trafic par wagons complets isolés. Toute forme de transport de marchandises co-modal pour les trajets amont et aval sur la route devrait être dégrevée de manière équivalente : nous considérons comme une compensation le maintien des aides aux investissements pour le renouvellement des voies de raccordement privées. Les chaînes de logistique co-modales avec une partie en trafic par wagons complets isolés bénéficient également ainsi d'une incitation étatique.

Le projet soumis à consultation comporte la possibilité d'autoriser des contributions d'exploitation pour des commandes spécifiques des cantons et de la Confédération relatives à des offres ne couvrant pas leurs coûts ainsi que pour un financement de départ de nouvelles offres de transport: les cantons peuvent donc avec l'aide de la Confédération commander des offres en trafic par wagons complets et créer ainsi de nouveaux points de desserte ou maintenir - malgré la mise en cause de la rentabilité financière - le transport. Nous nous opposons à ce que le droit fédéral prévoie l'association des cantons à un cofinancement du fret ferroviaire. Cela relève du marché. La réglementation actuelle est suffisante. La Confédération peut continuer à soutenir des offres, mais ce soutien doit reposer sur des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire : des coûts plus élevés dans les zones de montagne peuvent être compensés et la desserte des zones industrielles constituant un pôle de développement pour tel ou tel canton peut être soutenue. Les cantons sont libres de fournir leurs propres contributions d'exploitation, mais cela, sur la base du droit cantonal. Nous rappelons les principes de la RPT selon laquelle la responsabilité des tâches et la responsabilité du financement vont de pair.

■

*Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être viables financièrement. La Confédération peut toutefois soutenir des offres :*

- b. *en maintenant, ~~conjointement avec les cantons~~ pour des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire, des offres dont les coûts ne sont pas couverts ;*

**Requête :** Nouvelle formulation de

*l'art. 2 al. 2 du projet LTM*

*Les offres relevant du transport ferroviaire de marchandises doivent être viables financièrement. La Confédération peut toutefois soutenir des offres:*

- a. *en maintenant, ~~conjointement avec les cantons~~ pour des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire, des offres dont les coûts ne sont pas couverts;*

et de

*l'art. 7 du projet LTM: Contributions d'exploitation*

*' Pour permettre le maintien de prestations de transport ferroviaire de marchandises qui ne sont pas viables financièrement, la Confédération peut, en s'associant aux commandes des cantons, pour des motifs de politique régionale et d'aménagement du territoire, allouer une contribution afin de participer aux coûts non couverts de ces prestations.*

#### 6. *Procédure d'autorisation lors de la construction d'installations dédiées au transport de marchandises*

Nous considérons d'un œil critique la disposition de l'art. 10, al. 1 LTM selon laquelle la construction d'installations dédiées au transport de marchandises requiert une autorisation de construire soumise au droit cantonal. Cela crée ici une impondérabilité lors de la construction, par exemple de grands terminaux, qui étaient auparavant édifiés suivant une procédure d'approbation des plans (PAP) au titre de l'art. 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Les cantons ne peuvent souvent ni mobiliser les connaissances techniques nécessaires pour les plus grandes installations, ni évaluer l'importance nationale et suprarégionale de telles installations. D'un autre côté, le nouveau concept à réaliser selon l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire (art. 3 du projet LTM) et, qui sera élaboré avec

les cantons avant d'être intégré dans les plans directeurs cantonaux, formera la base des autorisations de construire au titre du droit cantonal. La disposition doit être modifiée de telle sorte que l'art. 18 LCdF s'applique aux installations de débord (au moins pour celles d'importance nationale). La procédure prévue par cet article garantit une plus grande indépendance vis-à-vis des intérêts des communes ; si tel n'est pas le cas les visions cantonale, supracantonale et nationale figureront en arrière-plan. Dans la pratique, il serait à peine possible de construire une installation dédiée au transport de marchandises d'importance nationale (comme par ex. le Gateway Limmattal) ou même d'importance régionale sur la base d'une autorisation de construire communale.

**Requête :** nouvelle formulation de l'art. 10 LTM, *Autorisation de construire*

*La construction, la modification et le démantèlement d'installations dédiées au transport de marchandises requièrent une approbation des plans au titre de l'art. 18 de la loi fédérale sur les chemins de fer. Les projets de portée mineure requièrent une autorisation de construire soumise au droit cantonal. Le Conseil fédéral règle les modalités.*

### III. Catalogue de questions

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 ?*

Oui, dans la mesure où l'offre en matière de TRV ne s'en trouve pas limitée.

Sur un plan politique, il faut créer les conditions-cadre afin que le fret ferroviaire de marchandises en Suisse soit rentable et attractif par rapport au transport de marchandises par la route. Les principes et objectifs proposés sont un prérequis adéquat: les offres de transport de marchandises doivent s'autofinancer et les pouvoirs publics sont tenus de créer les conditions-cadre favorables à cette fin. Il doit en être de même pour le transport de marchandises dangereuses par la route afin d'éviter que de plus en plus de marchandises dangereuses soient transportées par la route. Le caractère durable du développement du transport de marchandises est très important pour le fret ferroviaire et doit être ancré dans la loi en tant que principe.

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

Oui.

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 ?*

En principe oui, sous réserve de la prise en considération de nos explications et de la requête présentée au **ch. II. 3.** de notre prise de position.



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 ?*

Oui, sous réserve de la prise en considération de nos explications et de la requête présentée au **ch. II. 1.** de notre prise de position

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 ?*

Oui, voir également **ch. II. 5.** de notre prise de position.

L'évaluation et la mesure des contributions fédérales sont fixées selon des critères unifiés. Le remboursement de la RPLP sur les trajets en amont et en aval du transport combiné contribue également à atteindre l'objectif du projet : il crée une incitation à transporter les marchandises sur le rail et à n'utiliser la route que pour le dernier tronçon. Toute forme de transport de marchandises modal pour les trajets amont et aval sur la route devrait être dégrevée de manière équivalente : nous considérons comme une compensation le maintien des aides aux investissements pour le renouvellement des voies de raccordement privées. Via le financement de départ, il est possible d'exploiter de nouveaux segments de marché. Si le financement de départ de 3 ans intervient dans une période économiquement défavorable, il est possible qu'il ne soit pas suffisant. Il serait donc judicieux de pouvoir, selon des critères définis, repousser les délais.

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

Les opinions divergent sur ce point. Un risque doit être pris en considération, à savoir celui de ne plus trouver d'exploitant pour le trafic intérieur de marchandises.

Les répercussions d'une formulation à caractère potestatif concernant le nombre de points de desserte sont floues. Nous nous attendons donc à ce que le Conseil fédéral, dans son message au Parlement, montre de manière claire quelles sont les conséquences sur les points de desserte (quels points de desserte sont menacés).

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 ?*

-

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 ?*

Oui.

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 ?

Les répercussions sur le TRV.

La stratégie globale de promotion du fret ferroviaire sur tout le territoire aura, selon le contenu du projet d'utilisation du réseau et des plans d'utilisation du réseau, des répercussions sur le transport régional de voyageurs. Nous regrettons qu'il n'y ait pas de commentaires plus précis sur les répercussions sur le TRV.

10. Approuvez-vous les modifications des actes normatifs ?

Oui, sous réserve de la prise en considération de nos **requêtes sous le ch. II**.

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

Cf. **ch. II** de notre prise de position.

En vous remerciant de nous avoir donné la possibilité de prendre position et de retenir nos requêtes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos cordiales salutations.

**Conférence des directeurs cantonaux  
des transports publics CTP**

Le Président



Matthias Michel, Conseiller d'Etat

Le secrétaire général



Benjamin Wittwer

**En copie:** - Membres de la CTP, DTAP et de la CDCTP  
- [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)