

KONZEPTE UND SACHPLÄNE (ART. 13 RPG)
CONCEPTIONS ET PLANS SECTORIELS (ART. 13 LAT)
CONCEZIONI E PIANI SETTORIALI (ART. 13 LPT)

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni

Plan sectoriel Rail / TP

Partie conceptuelle (parties I-IV et
annexes)

septembre 2002

Projet pour la consultation



Editeurs:

Office fédéral des transports (OFT)
Office fédéral du développement territorial (ODT)

Cartes reproduites avec l'autorisation de

Office fédéral de topographie

Réalisation graphique:

Office fédéral des transports (OFT)

Elaboration des cartes:

Christian Cattaneo, Bern

Diffusion:

Office fédéral des constructions et de la logistique (BBL/EDMZ) 3003 Bern
Fax 031 325 50 58
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen

Art. Nr. 812.022f

Plan sectoriel Rail /TP

Partie conceptuelle (parties I à IV et annexes)

septembre 2002

Table des matières

I	PLAN SECTORIEL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES/TRANSPORTS PUBLICS	6
1.	Généralités.....	6
2.	Objectifs et fonctions	7
3.	Relation avec les autres planifications.....	7
4.	Relation à d'autres procédures.....	9
5.	Force obligatoire pour les autorités	11
6.	Délimitation des TP.....	11
7.	Structure et élaboration du plan sectoriel	12
II	CONDITIONS LIEES AU CONTENU ET A L'UTILISATION DU PLAN SECTORIEL.....	16
III	FONDEMENTS D'UNE PLANIFICATION DURABLE DE L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS	24
1.	Le transport terrestre en Suisse	24
1.1	Evolution passée	24
1.2	Tendances d'évolution des facteurs d'influence	27
1.3	Perspectives de développement des transports	30
2.	Conditions générales posées la planification des transports.....	31
2.1	Principes fondamentaux du développement durable.....	31
2.2	Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse	32
2.3	Politique des agglomérations de la Confédération	32
2.4	Orientations générales de la politique des transports.....	33
2.5	Financement de l'infrastructure des transports	34
2.6	Politique européenne des transports	35
3.	Besoins d'aménagement de l'infrastructure des transports.....	35
4.	Décisions du plan sectoriel en matière de planification des transports	36
IV	OBJECTIFS ET CADRE CONCEPTUELS POUR LA POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES	46
1.	Contexte et positionnement.....	46
1.1	Etat et perspectives des transports publics.....	46
1.1.1	Le marché actuel des transports publics	46
1.1.2	Tendances futures	50
1.2	Cadre et objectifs de la politique des transports	51
1.2.1	Historique	51
1.2.2	Objectifs de la politique ferroviaire	52
1.2.3	Législation des TP en Suisse	54
1.3	Politique ferroviaire de l'UE.....	55
1.3.1	Historique	55
1.3.2	Les piliers centraux	56
1.4	Mesures à prendre au niveau du plan sectoriel.....	56
1.4.1	Mesures à prendre au niveau de la politique des transports	56
1.4.2	Concrétisation spatiale: carte des problèmes / surcharge	57
2.	Indications générales.....	62

3. Conditions relevant de la politique sectorielle	78
3.1 Mesures organisationnelles	79
3.1.1 Réforme des chemins de fer 2	79
3.1.2 Planification et financement du «trafic d'agglomération»	86
3.2 Trafic des voyageurs et aménagement de l'infrastructure....	86
3.2.1 Orientation conceptuelle du trafic des voyageurs	86
3.2.2 Concession de transport longues distances	86
3.2.3 RAIL 2000 1 ^{re} étape	88
3.2.4 RAIL 2000 2 ^e étape (état août)	90
3.2.5 Réseaux express régionaux (RER)	93
3.2.6 NLFA	96
3.2.7 Raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements RGV)	99
3.2.8 Convention de prestations Confédération - CFF	102
3.3 Trafic marchandises.....	106
3.3.1 Mesures découlant de la loi sur le transfert du trafic	106
3.3.2 Promotion du trafic combiné	109
3.3.3 Emplacements des terminaux nationaux et internationaux.....	112
3.3.4 Voies de raccordement	115
3.4 Autres domaines	116
3.4.1 Conception de la protection contre le bruit et de l'assainissement phonique	116
3.4.2 Rayonnement non ionisants	118
3.4.3 PM 10	119
3.4.4 Prévention des accidents majeurs	120
3.4.5 Sites contaminés	121
3.4.6 Paysage: Réduction de l'effet de barrière pour la faune	122
3.4.7 Sols	123
3.4.8 Protection des eaux	123
3.4.9 Gestion des matériaux et des déchets	124
3.4.10 Sécurité ferroviaire	125
3.4.11 Autres applications télématiques	127
3.4.12 Chargement des automobiles	129
3.4.13 Aires et terrains ferroviaires	131
V PROJET.....	132
VI ANNEXE	133
1. Les décisions du plan sectoriel	133
2. Explications concernant les fiches de coordination	134
VII RAPPORT SUR LA CONSULTATION	138
VIII RAPPORT D'EXAMEN DE L'OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL	138

I PLAN SECTORIEL DES TRANSPORTS FERROVIAIRES/TRANSPORTS PUBLICS

1. GÉNÉRALITÉS

Mandat légal

L'article 87 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 [Cst., RS 101] et l'article 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire [LAT; RS 700] obligent la Confédération à élaborer le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. A la faveur de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale du 18 juin 1999 sur la coordination et la simplification des procédures de décision (RS 172.010), le législateur a également introduit ce plan sectoriel dans la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer [LCF; RS 742.101]. En vertu de l'article 18, 5^e alinéa, de celle-ci, le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics est une condition indispensable pour l'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement.

Avec la mesure n° 2.07.1 du Programme de réalisation 2000-2003, la Confédération donne mandat à l'Office fédéral des transports (OFT) d'élaborer progressivement le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics en collaboration avec les services fédéraux intéressés.

Avancement des travaux

La Confédération a inscrit la planification des projets d'infrastructure dans différents projets tels que NLFA, Rail 2000 ou les conventions de prestations passées avec les CFF. En outre, les transports publics ont subi une réforme complète, qui influe massivement sur leur planification, leur exploitation et leur financement. Mais à ce jour, l'OFT n'a pas présenté ces projets individuels dans un plan sectoriel coiffant l'ensemble des transports ferroviaires et des autres transports publics, à une exception près, le plan sectoriel d'AlpTransit. Dans ce dernier, l'OFT a fixé la planification des NLFA à l'échelon fédéral.

Développement durable

Dans le contexte de la stratégie «Développement durable 2002», le Conseil fédéral a pour objectif de canaliser la mobilité dans la voie du développement durable. Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics s'oriente dès lors sur les objectifs et les projets conceptuels d'une planification des infrastructures de transport s'inscrivant dans la logique du développement durable. Dans ce contexte, la coordination de la planification supramodale des infrastructures revêt une grande importance.

Les principales applications du développement durable aux transports publics sont le délestage des routes du trafic motorisé individuel et la garantie d'une desserte de base sans faille. Dans cette optique, il incombe aux transports publics de mettre à disposition une infrastructure

performante et d'en garantir une utilisation optimale, qui tienne compte de tous les maillons de la chaîne des transports.

2. OBJECTIFS ET FONCTIONS

Fonctions multiples

Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics est l'instrument de conduite, de planification et d'information de la Confédération au service d'une planification et d'une coordination intégrées de ses activités de transports publics ayant des incidences sur l'organisation du territoire.

Ce plan sectoriel remplit les fonctions suivantes:

- ∄ Il garantit une vision globale des études de base, des planifications et des conceptions des transports publics présentant une nécessité impérative de coordination technique et spatiale;
- ∄ Il est un garde-fou qui veille à l'intégration des transports publics dans la politique globale suisse des transports et assure la coordination avec d'autres sphères politiques, notamment celles de l'organisation du territoire et de l'environnement;
- ∄ Il définit le cadre dans lequel les futures conceptions de l'offre et la planification des infrastructures seront évaluées;
- ∄ Il assure l'examen et la coordination spatiale des projets de construction, d'affectation et d'exploitation des chemins de fer susceptibles d'avoir des retombées déterminantes sur l'aménagement du territoire et l'environnement;
- ∄ En coordonnant en temps utile les interactions entre les différents partenaires, il crée les conditions préalables requises pour accélérer les procédures; il donne aux acteurs et aux personnes concernées une plus grande sécurité dans les questions de planification;
- ∄ Il constitue une plate-forme d'information complète.

3. RELATION AVEC LES AUTRES PLANIFICATIONS

Intégration dans les planifications de la Confédération

Fondé sur les obligations d'aménager le territoire et de faire concorder les plans d'aménagement qui découlent de l'article 2 LAT, le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics doit, dans l'élaboration, le remaniement et l'approbation de projets et de plans sectoriels de la Confédération, être pris en considération par les plans directeurs cantonaux ainsi que par les plans d'affectation communaux.

Cette obligation de coordonner s'applique en premier lieu au transport: le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics doit concorder avec les objectifs de la planification de l'infrastructure des transports de la Confédération ainsi qu'avec les plans sectoriels des routes¹ et de

¹ L'Office fédéral des routes (OFROU) élabore actuellement, sur la base d'un mandat du Conseil fédéral (mesure n° 2.08.1 du «Programme de réalisation 2000–2003»), un plan sectoriel des routes informant sur l'achèvement, les

l'infrastructure aéronautique (PSIA) (voir aussi la Figure 1). Mais d'autres plans sectoriels de la Confédération doivent également être pris en compte: le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) assure l'approvisionnement à long terme des chemins de fer en énergie. La conception «Paysage suisse» (CPS) et le plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA) comportent des décisions à caractère contraignant concernant la nature, le paysage et l'agriculture (utilisation du sol). Enfin, les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse (1996) définissent les conditions cadres du développement du territoire de la Suisse.

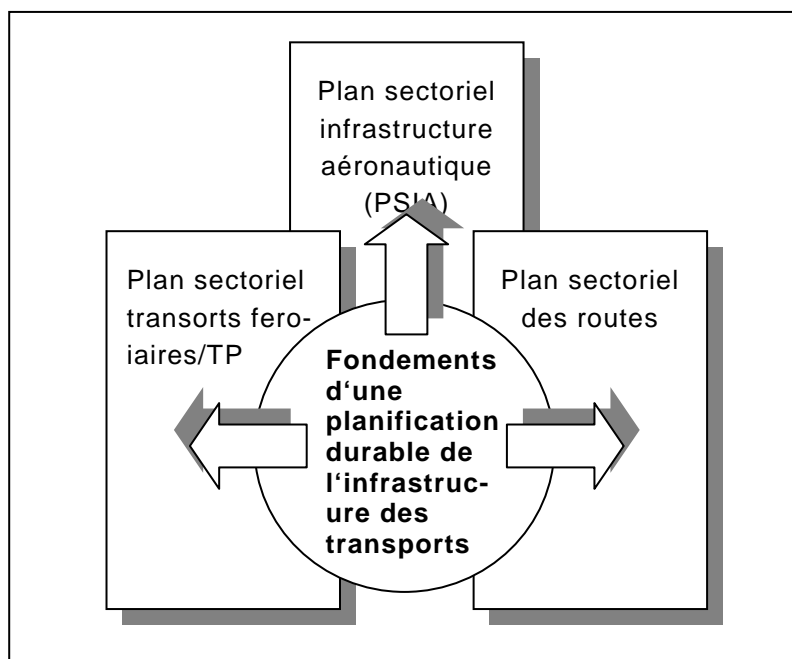


Figure 1: Interactions entre les plans sectoriels dans les transports

Partage des tâches entre plans sectoriels et plans directeurs

Tant le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics que les plans directeurs cantonaux traitent de la coordination des planifications dépassant le cadre local. Ils se complètent mutuellement. Dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics, la Confédération prend acte de sa responsabilité objective dans le cadre de ses compétences et définit les projets des services fédéraux. Dans le plan directeur, les cantons règlent le développement du territoire à l'échelon cantonal. A cet effet, ils tiennent compte des conditions découlant des plans sectoriels de la Confédération.

S'agissant des transports publics, les plans directeurs cantonaux traitent essentiellement des transports régionaux et du trafic marchandises (cantonal). Dans ces domaines, le plan sectoriel se borne à formuler des recommandations spécifiques à l'intention des cantons. Ce faisant, la Confédération pose la première pierre d'une meilleure harmonisation entre elle-même et les cantons.

adaptations ponctuelles et la meilleure utilisation possible du réseau routier général.

4. RELATION À D'AUTRES PROCÉDURES

Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics est relié de multiples façons aux procédures usuelles et aux politiques sectorielles (voir Figure 2).

Messages relatifs aux projets de lois	Lorsqu'ils relèvent du plan sectoriel, les accords portant sur la structuration des offres et sur les mesures d'infrastructure, et qui sont présentés au Parlement sous la forme de messages, doivent être coordonnés dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.
Crédit de programme ETC, conventions de prestations avec les CFF	Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics forme le cadre des accords y relatifs, que la Confédération passe avec les entreprises de transport concessionnaires (ETC; crédits de programme) ou avec les CFF (conventions de prestations).
Concessions	La Confédération peut octroyer une concession indépendamment du plan sectoriel lorsque la demande de concession n'empiète pas sur celui-ci et ne se répercute pas sensiblement sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Dans tous les autres cas, elle doit tenir compte des réglementations du plan sectoriel. Si la demande de concession a des effets considérables sur l'espace et l'environnement, son contenu concret doit faire l'objet du plan sectoriel.
Procédure d'approbation des plans (PAP)	En vertu de l'art. 18, al. 5, LCdF, le plan sectoriel est une condition préalable à la procédure d'approbation des plans des projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement. Si un tel projet n'est pas encore incorporé dans le plan sectoriel, la Confédération doit en examiner la compatibilité avec celui-ci avant d'en approuver les plans. Le cas échéant, les plans ne pourront pas être approuvés, si ce n'est sous réserve. En revanche, s'il s'agit d'un projet n'ayant pas d'effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, la PAP ne requiert pas d'étude de base dans le plan sectoriel.

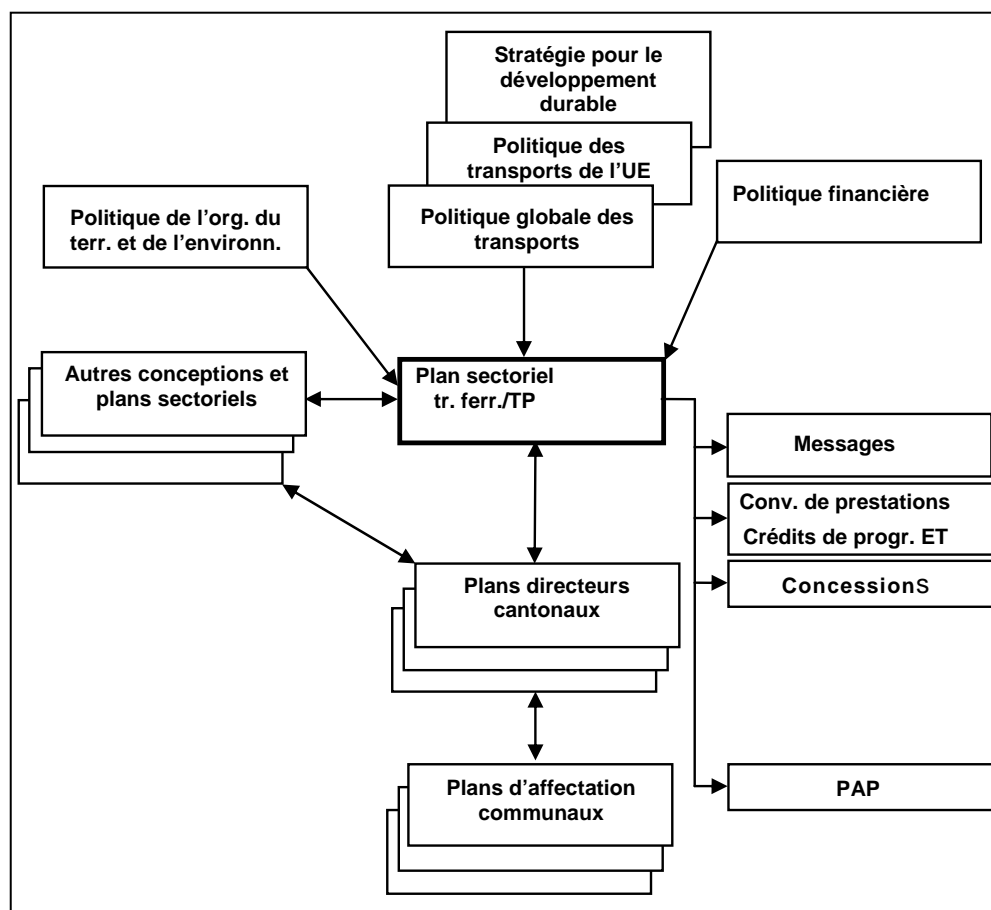


Figure 2: Position et interdépendances du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

Etude d'impact sur
l'environnement (EIE)

L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) garantit que les exigences de la protection de l'environnement seront prises en compte déjà au moment de la planification d'installations. Elle est ancrée dans les procédures d'autorisation existantes; elle n'est pas une procédure en elle-même.

Pour les nouvelles lignes de chemin de fer, l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement [OEIE, RS 814.011] prévoit une EIE par étapes. Sur le réseau des CFF, la première étape sert de base pour la décision que le Conseil fédéral ou le Parlement devront prendre à propos de la construction de nouveaux tronçons ferroviaires. Pour les autres entreprises ferroviaires concessionnaires, elle est la base d'une décision concernant l'octroi d'une concession. La seconde étape de l'EIE s'effectue dans le cadre de l'approbation des plans.

Les projets NLFA, auxquels s'applique une EIE en trois étapes, sont une exception. La deuxième étape de l'EIE prépare la décision du Conseil fédéral relative à l'avant-projet. La troisième étape s'effectue dans le cadre de la procédure d'approbation des plans².

La décision concernant la *modernisation* de lignes ferroviaires existantes résulte d'une EIE en une seule étape réalisée dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans.

² Voir à ce sujet les commentaires présentés dans le plan sectoriel AlpTransit.

Considérations liées au développement durable

Les conceptions et les plans sectoriels de la Confédération doivent en principe s'aligner sur le principe du développement durable³. Ils doivent donc être soumis à un examen de compatibilité avec les principes du développement durable. Cependant, il n'existe pas encore d'instruments ad hoc. Les études de base nécessaires sont actuellement en cours d'élaboration par l'Office fédéral du développement territorial (ODT).

5. FORCE OBLIGATOIRE POUR LES AUTORITÉS

Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics ne crée pas de nouvelles compétences ni de nouveau droit matériel. Néanmoins, ses décisions ont un caractère contraignant pour les autorités à tous les échelons (art. 21 OAT).

Ce n'est pas le plan sectoriel qui décide de la réalisation d'un projet. Il fixe uniquement le cadre à l'intérieur duquel un projet doit être réalisé. Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics n'exclut pas l'examen exhaustif de la conformité du projet au droit, l'étude approfondie de ses incidences sur l'organisation du territoire et l'environnement ainsi que sa planification de détail; ceux-ci demeurent réservés aux procédures suivantes.

6. DÉLIMITATION DES TP

Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics relève du champ de compétences de l'Office fédéral des transports. Il englobe les modes et moyens de transport suivants:

- ∉ Trafic ferroviaire:
 - Infrastructure des CFF et des autres entreprises de transport (octroi de concession, commande et indemnisation), infrastructure des tramways (octroi de concession seulement)
 - Trafic des voyageurs (octroi de concession, pour le trafic régional octroi de concession, commande et indemnisation),
 - Trafic marchandises (commande et indemnisation du trafic combiné, terminaux de trafic combiné).
- ∉ Transports publics routiers (octroi de concession pour le trafic régional octroi de concession, commande et indemnisation)
- ∉ Transports par câbles à usage public ou privé (octroi de concession pour le trafic régional octroi de concession, commande et indemnisation)
- ∉ Navigation fluviale servant aux transports publics (indemnisation si le transport est régional)
 - Infrastructure (installations portuaires) - Transport de personnes sur les lacs et les cours d'eau (octroi de concession, commande et indemnisation pour les offres de trafic régional).

³ Voir aussi les programmes de mesures "Aménagement du territoire durable et évaluation de la durabilité" de la stratégie "Développement durable 2002".

Dans le sillage de la réforme des transports publics, la distinction entre transports publics et privés est devenue plus complexe. Cela vaut en particulier pour le trafic marchandises. Par conséquent, le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics doit aussi se concentrer sur certains domaines qui, au fond, devraient être attribués aux transports privés.

7. STRUCTURE ET ELABORATION DU PLAN SECTORIEL

Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics se divise en six parties ayant la teneur suivante:

- ∄ La partie I renferme des informations de portée générale telles que délimitation, structure, fondements juridiques ainsi que but et fonction du plan sectoriel (voir ci-avant).
- ∄ La partie II définit le contenu et le mode d'application du plan sectoriel. On y définit la pertinence du plan sectoriel, l'application de celui-ci, son adaptation et son actualisation ainsi que le controlling.
- ∄ La partie III est consacrée aux principes concernant une planification des transports respectueuse des impératifs du développement durable. Elle livre les principes applicables à une politique des transports s'inscrivant dans la dynamique du développement durable, à la planification coordonnée de l'infrastructure de transport et aux interactions avec la politique d'organisation du territoire, avec la politique des finances et avec les stratégies de mise en œuvre. Cette partie forme le cadre stratégique au niveau de la globalité des transports..
- ∄ La partie IV est consacrée aux objectifs et aux conditions conceptuels *applicables à la politique suisse en matière de transports publics*. L'accent est mis sur le trafic ferroviaire. Découlant des problèmes actuels des transports publics et des déficits d'action, elle le montre à deux niveaux: premièrement, elle fournit les principes stratégiques applicables au transport de personnes, au trafic marchandises et à l'infrastructure (chapitre 2). Dans une seconde étape, l'OFT projette ces principes sur les principaux projets de la Confédération (chapitre 2.1-2.3). Ces projets sont subdivisés de la manière suivante:
 - Priorité au transport de personnes: concessions de transport sur de longues distances, RAIL 2000, NLFA, raccordements au réseau européen à grande vitesse (TGV), systèmes de RER et transport des voitures.
 - Trafic marchandises: mise en application de la loi sur le transfert, mesures de promotion du trafic marchandises combiné, emplacements des terminaux et voies de raccordement.
 - Infrastructure: conventions de prestations, discussion relative au réseau dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.

- Autres domaines tels que protection de l'environnement⁴, sécurité, télématique, périmètres et immeubles ferroviaires.
- ∄ La partie V réunit les fiches de coordination avec les différents projets et mesures *concrets* nécessitant une importante coordination spatiale et technique.
- ∄ Dans la partie VI (annexe), l'OFT montre comment il a donné corps à l'obligation d'aménager le territoire et de faire concorder les plans d'aménagement (rapport de consultation). Dans ce contexte, il présente aussi la pesée des intérêts et prend position sur les objections des services fédéraux, des cantons, des autorités concernées des pays voisins, des organisations et associations ainsi que de la population. L'Office fédéral du développement territorial (ODT) établit un rapport examinant la compatibilité du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics avec les impératifs de la législation sur l'organisation du territoire. Par ailleurs, cette partie contient des explications relatives à la teneur et à la structure des fiches de coordination, les définitions des notions utilisées, les abréviations, la liste de distribution ainsi que des remarques concernant les principaux fondements du plan sectoriel en question.
- ∄ Ces différentes parties sont harmonisées les unes aux autres quant à leur contenu. La figure ci-après en illustre les relations.

⁴ Protection contre le bruit, ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs, PM 10, sites contaminés, paysage, sol, eaux

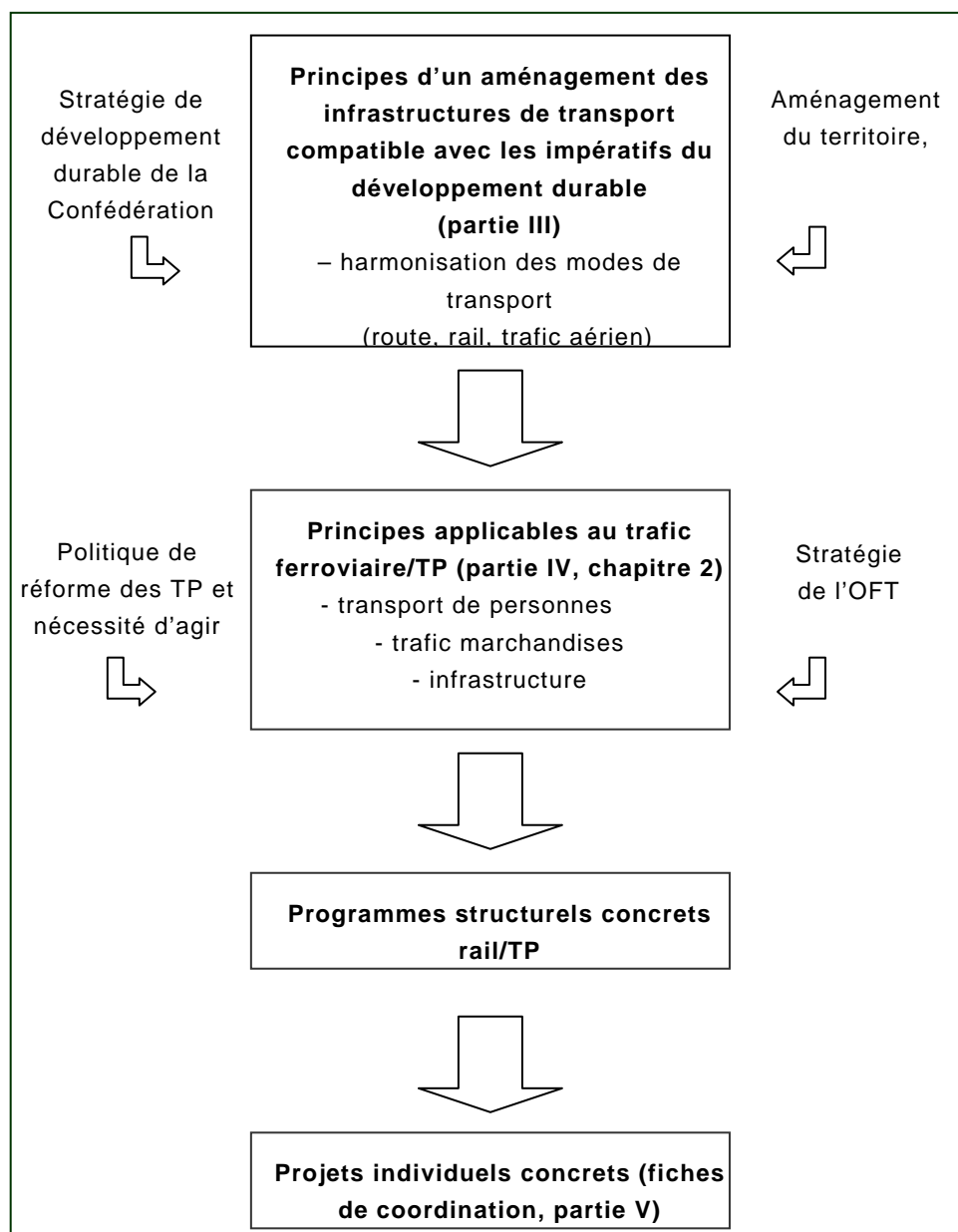


Figure 3: Structure du plan sectoriel des transports ferroviaires / transports publics, et relations entre ses différentes parties

Démarche en plusieurs étapes

Il serait trop ambitieux de vouloir élaborer le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics d'un seul jet, depuis son ancrage stratégique jusqu'aux projets concrets individuels en passant par les programmes structurels concrets. C'est la raison pour laquelle son élaboration se fait en deux phases:

- ∉ Dans la première phase, la Confédération formule ses visions conceptuelles du développements des TP (parties I à IV du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics; partie conceptuelle). La partie conceptuelle est le fruit des visions conceptuelles de la Confédération relevant de la politique globale des

transports. Elle fixe les principes des TP et les fait concorder avec les projets en cours.

- € Dans la seconde étape (2003-2005), la Confédération définira les projets d'infrastructure suivants (partie "objets", partie V). Cette phase comprend aussi l'intégration du plan sectoriel AlpTransit existant dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. Les projets d'infrastructure sont présentés en annexe sous forme de feuilles d'objet.

Cette démarche en deux étapes permet d'élaborer la partie V de ce plan sectoriel, consacrée à des projets spécifiques, sur la base d'une conception claire, approuvée par le Conseil fédéral.

Planification continue

La planification, l'aménagement et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire forment un processus continu. Pour rester en concordance avec ce processus et pouvoir utiliser le plan sectoriel comme un instrument stratégique, il faut que l'Office fédéral des transports l'adapte et l'actualise en permanence.

Mais de par son étendue, le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics impose, lui aussi, une démarche itérative: c'est ainsi que l'OFT a l'intention d'intégrer dans les transports publics (par route, voie navigable, par câbles) d'autres aspects relevant du plan sectoriel.

II CONDITIONS LIEES AU CONTENU ET A L'UTILISATION DU PLAN SECTORIEL

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Contenu et pertinence du plan sectoriel

Dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics, la Confédération coordonne les activités ayant une incidence sur l'organisation du territoire. Une décision contraignante doit donc être prévue dans le plan sectoriel pour tous les nouveaux projets de construction, d'utilisation et d'exploitation ayant trait aux transports publics et revêtant une certaine importance (effet considérable sur l'organisation du territoire et l'environnement) et nécessitant une coordination à un échelon dépassant le cadre local. Le plan sectoriel fixe l'emplacement et les interférences spatiales de ces projets. Le réseau ferroviaire et l'offre actuels définissent la situation initiale.

Pertinence du plan sectoriel

Des activités à incidence spatiale peuvent relever du plan sectoriel lorsqu'elles:

- ∄ influencent ou modifient la structure de l'espace (structure du milieu bâti ou du paysage, réseaux de transport et de distribution),
- ∄ modifient profondément les conditions d'utilisation et les infrastructures (mobilisation de grandes surfaces, agrandissement de l'infrastructure),
- ∄ ont des effets considérables sur l'environnement (air, bruit, nature, paysage, eaux, sol, etc.),
- ∄ suscitent des controverses ou nécessitent une grande coordination du fait de leur complexité.

Pour évaluer la pertinence du plan sectoriel, il est nécessaire de faire la distinction entre conceptions et projets:

Conceptions

Les conceptions forment le cadre à l'intérieur duquel des projets spécifiques s'inscrivent et sont évalués. Elles doivent remplir ou soutenir les exigences en matière de développement durable ainsi que celles de la politique de l'aménagement du territoire, des transports en général, de l'environnement, de l'énergie et de la politique régionale.

Projets

En vertu de l'article 18, al. 5, LCF, l'approbation des plans de projets ayant des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement présuppose un plan sectoriel découlant de l'article 13 LAT. La question de savoir si des projets d'infrastructure doivent être inscrits dans un plan sectoriel ou non n'a pas de réponse fondée sur des critères «absolus»; il demeure une certaine «marge d'appréciation». Les valeurs indicatives mentionnées dans la suite peuvent servir de

conducteurs dans la coordination des procédures. Elles s'adressent essentiellement aux entreprises de transport.

Examen de la compatibilité entre le plan sectoriel et la coordination des procédures

L'harmonisation des activités à incidence géographiques dans le domaine des transports publics se fait à plusieurs niveaux. La Confédération, les cantons, les régions, les agglomérations et les communes, mais aussi divers domaines spécialisés sont concernés. Les différents positionnements des problèmes ainsi que les spécificités locales et cantonales demandent des solutions différenciées au cas par cas. Pour assurer la coordination nécessaire, il faut réglementer clairement les compétences et adopter des procédures simples et transparentes.

L'OFT, point de contact et de coordination

L'OFT est le point de contact et de coordination des transports publics auprès de la Confédération. Avec le plan sectoriel transport ferroviaire/transports publics, l'OFT examine la compatibilité des objectifs, des stratégies, des principes et des projets des transports publics. Si une incompatibilité est prévisible, l'OFT fixe la marche à suivre (entre autres la coordination des procédures) et les documents nécessaires, après en avoir convenu avec l'ODT et le service spécialisé dans le développement territorial du canton⁵. L'ODT soutient l'OFT dans sa tâche en matière de développement territorial et de questions globales de mobilité. Il est également chargé de la coordination en cas de conflits de territoire.

Le plan sectoriel, condition préliminaire aux décisions à prendre

Par l'intermédiaire du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics, la Confédération prend d'importantes décisions de principe, et allège ainsi les procédures régissant le trafic ferroviaire. Ces décisions de principe sont des conditions pour l'octroi d'une concession ou d'une autorisation ainsi que pour l'approbation des plans. L'indication contraignante dans le plan sectoriel doit donc précéder ces décisions. Pour des raisons de temps ou d'économie de procédure, les procédures peuvent être menées en parallèle. Même dans ces cas, la décision découlant du plan sectoriel demeure cependant la condition préalable à d'autres décisions. L'OFT s'emploie à coordonner la procédure de décision découlant de l'application du plan sectoriel avec les autres procédures. Pour assurer cette coordination dans les délais impartis, l'OFT recommande aux requérants de faire part assez tôt de leurs intentions.

Décisions concernant les activités à incidence spatiale

Les projets qui ont des effets considérables sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement nécessitent une décision dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics (voir partie VI, chap. 1). Un projet concret ne peut être arrêté comme «inscription» que lorsque ses retombées sur l'espace et l'environnement peuvent être évaluées, que la coordination est réalisée et que sa compatibilité avec la législation pertinente est établie selon toute vraisemblance. Dans

⁵ La consultation du service spécialisé pour les TP se fait par celui du développement territorial.

l'évaluation de projets ayant des incidences sur l'aménagement du territoire, les autorités doivent s'orienter sur la décision inscrite dans le plan sectoriel.

Adaptation et actualisation du plan sectoriel

Dans sa première approbation, le Conseil fédéral entérine le plan sectoriel dans son ensemble. Toutes les indications qui s'y trouvent ont donc un caractère contraignant. Au besoin, la Confédération est tenue d'adapter les indications aux conditions cadres ou aux données actuelles. Cela requiert une modification du plan sectoriel, dont la compétence est entre les mains du Conseil fédéral (art. 21 OAT). Cette compétence peut être déléguée au DETEC lorsqu'il s'agit de modifications mineures.

Controlling et établissement des rapports

Compatibilité avec le développement durable

La Confédération rend des comptes quant aux conséquences écologiques, sociales et économiques de ses activités à incidence spatiale dans les transports publics. Elle expose ainsi les impacts sur les trois principes du développement durable. Les résultats de cette «évaluation de la durabilité», les conflits qui en découlent et la nécessité d'agir doivent être intégrés correctement dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

Controlling orienté vers les objectifs et vers les effets

La Confédération est tenue d'examiner l'efficacité du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics dans l'optique de la réalisation des objectifs stratégiques et des tâches opérationnelles⁶. S'il en ressort qu'il y a nécessité d'agir, elle propose les mesures qui s'imposent.

P R I N C I P E S

Pertinence du plan sectoriel

1. Des conceptions relèvent du plan sectoriel lorsqu'elles ont une importance considérable pour l'infrastructure et l'exploitation des transports publics.
2. Des projets selon l'article 18, alinéa 5 LCdF relèvent du plan sectoriel, lorsqu'ils
 - a) nécessitent une grande coordination
 - b) ont de fortes incidences géographiques

De fortes incidences peuvent se produire lorsqu'ils

- ≠ sont assujettis à une EIE en vertu de l'OEIE,
- ≠ accaparent plus de 1 ha de zone à bâtir en vertu de l'art. 15 LAT, plus de 3 ha de périmètre ferroviaire, plus de 3 ha de zone agricole selon le plan directeur cantonal ou plus de 0,5 ha de forêt,

⁶ Voir aussi à ce sujet le mandat découlant de l'art. 170 Cst. relatif à l'examen de l'efficacité des mesures mises en œuvre par la Confédération.

- ∉ ont une influence considérable sur le développement du tissu construit,
 - ∉ perturbent les zones ou les périmètres de protection des eaux souterraines,
 - ∉ perturbent les objets des inventaires nationaux ou les zones protégées inscrites dans un plan directeur cantonal, ou partagent des biotopes intacts notablement liés,
 - ∉ ont d'autres effets considérables sur le territoire,
 - ∉ nécessitent une harmonisation avec d'autres modes de transport,
 - ∉ ne sont pas compatibles avec des conceptions et des plans sectoriels ou des plans directeurs cantonaux existants.
3. Des modifications de l'offre importantes peuvent relever du plan sectoriel. La Confédération élabore des prescriptions pratiques permettant de déterminer lesquelles.
 4. Plusieurs projets de construction et d'affectation ou des modifications et extensions d'exploitation qui ont une cohérence objective et/ou spatiale sont considérés comme un projet global.

Examen de la compatibilité avec le plan sectoriel / coordination des procédures

5. Dans les activités de transports publics ayant des incidences sur l'aménagement du territoire⁷, il y a lieu d'assurer que leurs retombées se situent dans le cadre fixé par le plan sectoriel des transports ferroviaires/ transports publics.
6. Si une autorité constate qu'elle pourrait enfreindre les décisions du plan sectoriel dans l'exercice d'une activité à incidence spatiale selon l'article 1 OAT, elle prend contact avec l'OFT.
7. L'OFT a la compétence d'examiner la compatibilité avec le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. Il fixe la démarche ultérieure d'entente avec l'ODT et avec les services de l'aménagement du territoire du canton concerné.

S'il apparaît qu'une activité ayant des incidences sur l'organisation du territoire pourrait avoir des effets dépassant le cadre d'un seul mode de transport, il y a lieu d'assurer la coordination avec les autres services fédéraux concernés avant la mise en œuvre par l'ODT de la procédure de décision découlant du plan sectoriel.

Décisions ayant des incidences sur l'organisation du territoire

8. La Confédération doit définir les projets relevant du plan sectoriel dans la procédure de décision en découlant tout au moins comme «information préalable» ou «résultat intermédiaire».
9. Pour être réglée, la coordination de projets relevant du plan sectoriel requiert au moins:

⁷ Les activités à incidence spatiale sont les conceptions, les concessions, les autorisations, les approbations des plans

- ∄ l'établissement de la preuve du besoin et de l'adéquation du site, ainsi que des indications quant aux intérêts susceptibles d'être touchés par le projet,
- ∄ l'établissement de la preuve de la coordination avec les autorités compétentes,
- ∄ l'établissement de la preuve que le projet est probablement compatible avec la législation pertinente.

Les projets soumis à l'EIE au stade de la concession requièrent en plus:

- pour les nouvelles lignes ferroviaires exigeant une EIE en plusieurs étapes, le rapport d'impact relatif à la 1^{re} étape de l'EIE.
- pour les projets soumis à la procédure d'approbation des plans avec l'EIE, l'enquête préliminaire selon l'article 8 OEIE.

10. Dans l'intérêt d'une planification prévisionnelle, une décision doit être, a priori, inscrite dans le plan sectoriel avant les procédures de concession, d'autorisation ou d'approbation. Exceptionnellement, ces procédures peuvent aussi être effectuées parallèlement à la procédure de décision découlant du plan sectoriel.

Adaptation et actualisation du plan sectoriel

11. Le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics doit être adapté lorsque les conditions ont changé, que de nouvelles tâches se présentent ou que de meilleures solutions sont possibles. Les adaptations s'effectuent sur demande des services fédéraux ou cantonaux, ou suite à des suggestions de tiers.

12. Par adaptations, on entend l'ajout de nouveaux principes et de nouvelles mesures de coordination ou la suppression de principes et directives en vigueur, ainsi qu'un changement des conditions réglant les mesures actuelles destinées à assurer la coordination.

Le Conseil fédéral autorise les adaptations une fois la procédure du plan sectoriel achevée avec succès. Cette procédure a plusieurs composantes: collaboration avec les services cantonaux concernés de l'aménagement du territoire, consultation des autorités intéressées de la Confédération et des cantons ainsi que prise en compte des résultats issus de la participation de la population touchée.

A titre exceptionnel, des adaptations peuvent être décidées par le DETEC lorsque la procédure du plan sectoriel montre que

- ∄ les adaptations décidées par les autorités fédérales et cantonales ne donnent lieu à aucune contestation,
 - ∄ les adaptations se situent dans le cadre défini par les principes et les mesures en vigueur visant à assurer la coordination, et
 - ∄ qu'un projet de construction ou d'exploitation atténue sensiblement les effets actuels sur l'espace et l'environnement sans en générer de nouveaux.
- ∄ La Confédération peut renoncer à une nouvelle participation et audition lorsqu'une large consultation de la population a déjà eu

lieu de même qu'une audition complète des autorités, et qu'il n'en a résulté aucune opposition notable contre l'adaptation envisagée. Cela présuppose une entente mutuelle entre l'OFT, l'ODT et le ou les services cantonaux de l'aménagement du territoire.

Les adaptations se font généralement une fois par année. Les projets ayant un caractère d'urgence peuvent être complétés directement.

13. En règle générale, le plan sectoriel est entièrement remanié tous les dix ans. Le Conseil fédéral approuve la révision totale après l'achèvement de la procédure ad hoc.

14. L'actualisation des parties non contraignantes du plan sectoriel ainsi que le transfert d'un projet arrêté comme «coordination réglée» dans la situation initiale après sa réalisation sont considérés comme des mises à jour.

D'entente avec l'ODT, l'OFT entreprend des mises à jour sans la participation et l'audition des services concernés. Ces mises à jour s'effectuent en cas de besoin, en général parallèlement aux adaptations.

Controlling et établissement des rapports

15. La Confédération soumet à une évaluation de la compatibilité avec le développement durable les planifications des transports, les nouveaux ouvrages et les transformations d'infrastructures de transport ainsi que les mesures mises en œuvre dans les transports publics et ayant des incidences sur leur exploitation. A la faveur de cet examen, elle étudie la compatibilité avec les objectifs et les principes du développement durable.

16. Dans le cadre d'un controlling, la Confédération examine le degré de réalisation des objectifs, l'effet et l'exécution du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. Avec le concours de l'ODT, de l'OFROU, de l'OFAC et de l'OFEPF, l'OFT définit les indicateurs nécessaires à cet effet. L'OFT concrétise le projet de controlling jusqu'au premier rapport.

17. Une fois par législature, l'OFT rédige dans l'optique du programme de réalisation de la Confédération un rapport sur l'état du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. Ce rapport comprend en particulier les éléments suivants:

- ≠ Modification de la situation initiale et tendances de l'évolution,
- ≠ Effet des tâches de coordination dans l'optique des objectifs visés,
- ≠ Eventuelles mesures de correction,
- ≠ Etat de la planification dans les différents secteurs et mises à jour effectuées,
- ≠ Eventuelles intentions de procéder à de grandes adaptations, et
- ≠ Mise en œuvre de différents projets inscrits dans le plan sectoriel.

C O M M E N T A I R E S**Pertinence du plan sectoriel**

- Point 1. Les conceptions englobent les objectifs, les stratégies et les principes fondamentaux de la structuration de l'offre. Elles constituent la base de l'analyse des réseaux et de leur exploitation ainsi que des mesures nécessaires. Les analyses de réseau montrent notamment où les capacités sont dépassées et où des mesures d'infrastructure ou d'exploitation sont nécessaires.
- Point 3. Des modifications de l'offre peuvent aussi être sensibles lorsqu'elles ne sont pas compatibles avec les plans directeurs cantonaux ou qu'elles touchent plusieurs cantons.
- Point 4. Font partie des installations ferroviaires
- € les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer,
 - € les ouvrages de desserte et les chantiers ferroviaires,
 - € les sites destinés au recyclage et à l'entreposage des matériaux produits par la construction lorsqu'ils sont situés à proximité immédiate de l'installation projetée et qu'ils lui sont directement utiles (art. 18, al. 6, LCF).
- Les lignes de transport et les équipements de production d'énergie des chemins de fer sont traités dans le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE).

Examen de la compatibilité avec le plan sectoriel / coordination des procédures

En vertu de l'article 1 OAT, les autorités exercent des activités ayant des incidences sur l'organisation du territoire lorsqu'elles:

- € établissent ou approuvent des plans directeurs et des plans d'affectation, des conceptions et des plans sectoriels ainsi que les études de base qui les précèdent,
- € élaborent ou réalisent des projets de construction ou de transformation de bâtiments, d'ouvrages ou d'installations publics ou d'intérêt public ou utilisent de telles constructions ou installations,
- € accordent des concessions ou des autorisations, passent des accords ou allouent des subventions.

Lorsqu'il s'agit de modifications techniques ou relevant de l'exploitation d'une installation servant aux transports, l'OFT fait part des critères et des exigences que doivent remplir les dossiers de demande nécessaires pour l'examen de la compatibilité avec le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

Décisions d'activités ayant des incidences sur l'organisation du territoire

Point 9. L'établissement de la preuve du besoin et de l'adéquation du site comporte généralement aussi un examen d'autres sites pouvant entrer en ligne de compte. Pour les nouvelles lignes ferroviaires, l'évaluation doit être effectuée par l'OFEFP avant l'approbation du plan sectoriel. Pour les projets soumis à une procédure d'approbation des plans avec EIE, l'évaluation de l'OFEFP fait aussi partie des résultats de l'enquête préliminaire découlant de l'OEIE.

Adaptation et actualisation du plan sectoriel

- Point 12 Le mandat d'information inscrit à l'article 4 LAT oblige les autorités compétentes à renseigner la population sur les objectifs des plans et le déroulement de la

procédure. Parallèlement, elles doivent garantir que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans. A elle seule, l'information ne suffit pas pour satisfaire l'obligation de faire participer la population. En effet, la participation de la population présuppose une prise de contact à un stade précoce, une information compréhensible et diffusée à une grande échelle ainsi que l'invitation à soumettre des propositions. Les obligations d'informer et de faire participer s'appliquent aussi aux adaptations et aux révisions générales. Mais si elles ont déjà été satisfaites dans le cadre de la procédure du plan sectoriel ou d'autres procédures, il est possible de renoncer à une nouvelle audition et participation lorsque les adaptations envisagées ne font l'objet d'aucune contestation.

Controlling et établissement des rapports

Point 15 L'EIE est un instrument de prévention écologique. Il agit à l'échelon des projets. Il ne suffit toutefois pas pour évaluer les effets environnementaux dépassant le cadre d'un projet, comme, par exemple, dans le cas des plans sectoriels. Pour combler cette lacune, il est nécessaire de compléter l'EIE par une évaluation environnementale stratégique (EES). La «déclaration environnementale» qui en résulte récapitule les effets sur l'environnement, montre les alternatives possibles et les mesures plus poussées, et décrit l'état de la participation. Elle fait partie d'une évaluation complète de la compatibilité avec le développement durable. L'ODT élabore les bases nécessaires à cet effet. Le système d'objectifs et d'indicateurs des transports durables (SOITD DETEC) en est la base. Il couvre tous les aspects déterminants du développement durable et de l'aménagement du territoire. Le «SOITD DETEC» comporte principalement trois éléments:

- € un catalogue de systèmes d'objectifs qui en donne le cadre,
- € une évaluation de la compatibilité avec le développement durable permettant d'apprécier les projets,
- € une grille d'évaluation dans laquelle les résultats sont présentés par le texte et l'image (graphiques).

L'évaluation environnementale stratégique sert à prendre en compte en temps utile les intérêts de l'environnement à l'échelon des décisions stratégiques. Elle assure la prise en considération systématique des intérêts écologiques dans la coordination des définitions à l'échelon du plan sectoriel. Parallèlement, elle contribue à alléger les procédures subséquentes d'autorisation des projets soumis à l'EIE.

III FONDEMENTS D'UNE PLANIFICATION DURABLE DE L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

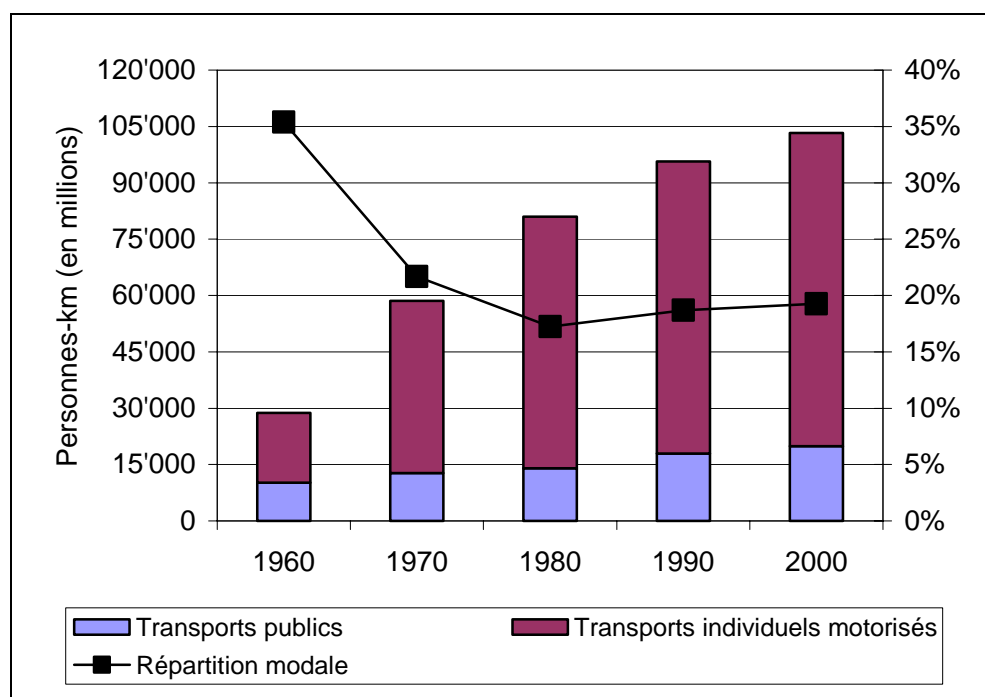
1. LE TRANSPORT TERRESTRE EN SUISSE

La mobilité est une composante essentielle de notre qualité de vie; elle est indispensable au fonctionnement de l'économie moderne. Mais le développement des transports débouche aussi sur un accroissement des nuisances qui pèsent sur l'homme et son environnement. La politique des transports a pour tâche de trouver un dénominateur commun entre les différents intérêts en présence, parfois contradictoires, dans les questions touchant la mobilité et les transports.

1.1 Evolution passée

Développement des transports

La mobilité et les transports ont fortement augmenté au cours de la seconde moitié du XXe siècle. Cette croissance a touché aussi bien le transport de personnes que le trafic marchandises.



1) Sans transports aériens. Données 2000 sur la base de chiffres provisoires

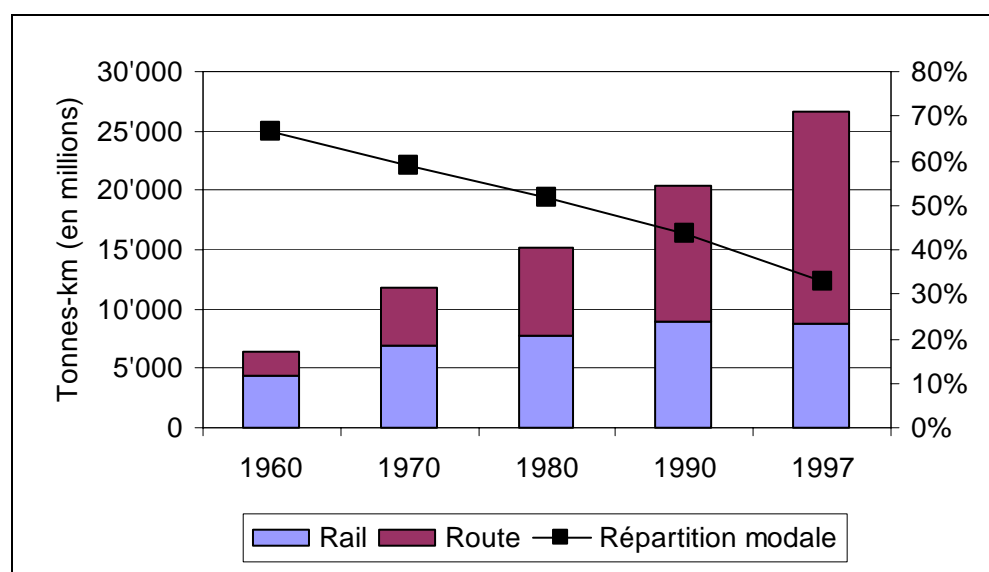
Graphique 1: Evolution du trafic voyageurs en Suisse 1960-2000
(source : LITRA)

Transport de personnes	<p>Entre 1960 et 1980, la part des transports publics au transport de personnes (TIM et TP) a passé de 35% à 17% environ. Elle est en légère augmentation depuis, avoisinant aujourd'hui les 20% (voir Graphique 1).</p> <p>Entre 1984 et 2000, la distance parcourue et la durée des trajets ont fortement augmenté, passant en ce qui concerne la distance de 29 à 38 km par jour et par habitant (+30%) et en ce qui concerne la durée de 70 à 94 minutes par jour et par habitant (+35%) (microrecensement 2000 – ARE/OFS 2001). Si, durant cette même période, la répartition entre transports publics et TIM est demeurée sensiblement la même, la motivation des déplacements s'est, elle, considérablement modifiée.</p>
Trafic marchandises	<p>La croissance la plus marquante concerne la mobilité de loisirs. Depuis 1984, la distance journalière parcourue à cette fin a augmenté de près de 40% (de 12 à 17 km/jour/hab.) et la durée des trajets de presque 100% (de 23 à 45 min/jour/hab.)⁸.</p> <p>Dans le trafic marchandises, l'augmentation des prestations de transport entre 1960 et 1997 (Graphique 2) s'est opérée essentiellement au profit de la route. A la différence du transport de personnes, on n'observe encore aucune inversion de tendance quant à la part du rail. Celle-ci a fortement diminué passant durant la même période de 37 à 33%. Les prochaines années montreront dans quelle mesure l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), les mesures d'incitation de la Confédération et les efforts consentis par les chemins de fer ont pu provoquer un changement⁹. Toujours est-il que, comparativement à l'Union européenne, la part du rail demeure élevée en Suisse dans le trafic marchandises, notamment à travers les Alpes¹⁰.</p>

8 Il faut cependant considérer que la méthode de relevé des motifs de déplacement a changé entre 1984 et 2000, et que cela est à l'origine de certaines variations statistiques.

9 Un premier bilan satisfaisant peut être tiré, une année après l'introduction de la RPLP. Pour la première fois, la tendance à un accroissement constant du nombre de camions sur les routes a été stoppée (ARE 2002b).

10 En 2000, le rail a absorbé 70% du trafic marchandises à travers les Alpes transitant par la Suisse.



Graphique 2: Evolution du trafic marchandises en Suisse 1960-1997
(source : LITRA)

La plus grande partie du trafic marchandises découle des besoins du marché intérieur : Environ 95 % des marchandises transportées (en tonnes) et 83 % des prestations de transport (en tonnes-kilomètres) relèvent du trafic interne ou a son origine ou sa destination à l'intérieur des frontières nationales (Tableau 1). Ce trafic est assuré à environ 85 % par la route.

	Marchandises transportées (en millions de tonnes)	Répartition (en %)	Prestations de transport (en millions de tonnes-kilomètres)	Répartition (en %)
Trafic lié au marché suisse 1)	390	95	24'540	83
dont par la route	345	84	18'545	63
dont par le rail	45	11	5'995	20
Trafic de transit	20	5	4'941	17
dont par la route	4.3	1	1'089	4
dont par le rail	15.7	4	3'852	13
Trafic total	410	100	29'481	100

1) Trafic interne et trafic origine/destination

Tableau 1 : Répartition des transports de marchandises par types de trafic en 1999 en Suisse (SOURCE : LITRA)

Forte extension de l'infrastructure des transports

L'extension de l'infrastructure des transports est un indicateur important de l'évolution de la mobilité. Ces 40 dernières années, la longueur du réseau a augmenté de plus d'un quart (env. +15'000 km) (OFS 2000).¹¹ Cette augmentation a concerné presque exclusivement le réseau routier. En effet, la longueur du réseau ferroviaire est à peu près constante depuis 1950, les améliorations apportées ayant consisté avant tout à augmenter

¹¹ La desserte de nouvelles zones d'habitation a été un facteur important.

la capacité et la vitesse des chemins de fer grâce à l'aménagement et à la mise en double voie de divers tronçons. Cette évolution n'est pas restée sans conséquence puisque les infrastructures occupent aujourd'hui environ un tiers de la surface urbanisée.¹²

Surcharge potentielle du réseau

C'est principalement à l'intérieur des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons isolés situés dans le reste du réseau, que se font sentir actuellement les limites de capacité du système des transports.

1.2 Tendances d'évolution des facteurs d'influence

Facteurs influençant le développement des transports

L'évolution de la mobilité et des transports dépend de nombreux facteurs. Parmi les plus importants à avoir contribué à la croissance de la mobilité au cours des dernières décennies, on trouve notamment :

- € l'évolution démographique (par ex. accroissement de la population¹³, pyramide des âges, vieillissement de la population),
- € le développement économique,
- € l'amélioration notable du niveau de vie,
- € l'accroissement du taux de motorisation et les développements technologiques,
- € les changements intervenus dans les modes de vie de notre société, notamment l'augmentation du nombre de petits ménages, la place accrue accordée aux activités de loisirs, etc.,
- € les nouveaux modes de production économique tels que production en flux tendu [just-in-time], concentration des sites de production, délocalisation de certains procédés de production,
- € le développement de l'urbanisation, en particulier l'emprise croissante des aires métropolitaines sur l'espace rural.

Il n'est pas possible de définir aujourd'hui avec certitude l'évolution future. Les indications qui suivent esquissent cependant les grandes tendances que pourraient suivre les différents facteurs susceptibles d'influencer le développement des transports à l'avenir.

Croissance économique

Selon certaines prévisions à long terme, on peut admettre que l'économie nationale va croître de manière continue au cours des 20 prochaines années (SGZZ 1999).¹⁴ Cette croissance devrait surtout être le fruit d'améliorations de la productivité. La mondialisation de l'économie et l'extension des marchés (notamment dans le cadre de l'intégration européenne) devraient se poursuivre. Par ailleurs, le nombre de postes de travail dans le secteur des services devrait légèrement augmenter au détriment des emplois dans l'industrie.

¹² 893 km² sur un total de 2'791 km² (source : Statistique de la superficie, OFS 2001a).

¹³ Entre 1960 et 2000 la population a augmenté de 33%.

¹⁴) Selon ces prévisions, la croissance du produit intérieur brut (PIB) entre 2000 et 2020 serait de 25%, quant à la croissance du revenu moyen par habitant, elle avoisinerait les 20%.

	<p>Conséquences pour les transports:</p> <ul style="list-style-type: none">€ L'amélioration du niveau de vie et la croissance économique pourraient favoriser une nouvelle croissance de la mobilité.€ La globalisation et l'extension des marchés pourraient conduire à une forte augmentation des flux de trafic marchandises, notamment en transit.
Fléchissement de la dynamique démographique	<p>Tandis que la population devrait continuer à croître, sa structure se caractérisera par un vieillissement croissant¹⁵, avec une baisse de la part des personnes actives. Il faudra continuer à compter avec une croissance du nombre de ménages supérieure à celle de la population.</p> <p>Conséquences pour les transports:</p> <ul style="list-style-type: none">€ La diminution de la proportion de jeunes et de personnes en formation pourrait générer une baisse de la demande en TP, tandis que le vieillissement croissant de la population pourrait poser des exigences supplémentaires quant à l'accessibilité et au confort des transports publics.€ La tendance à des ménages toujours plus petits pourrait entraîner dans son sillage une croissance plus forte du taux de motorisation ainsi que des besoins en matière de mobilité et de surfaces urbanisées.
Plus de temps pour les activités de loisirs	<p>Tendanciellement, la durée moyenne du travail devrait continuer à diminuer et le nombre des emplois à temps partiel à augmenter. Ces deux facteurs contribueront à accroître le temps à disposition pour des activités de loisirs.</p> <p>Conséquences pour les transports:</p> <ul style="list-style-type: none">€ Le trafic de loisirs devrait continuer à présenter les plus forts taux de croissance.€ Du fait de la plus grande flexibilité du temps de travail, les heures de pointe des jours ouvrables seront moins marquées qu'aujourd'hui.
Incidence réduite de la télématique sur les prestations de transport	<p>Les applications de la télématique apportent une plus grande sécurité et un meilleur confort dans le trafic. Elles permettent en outre d'améliorer l'exploitation et d'augmenter la capacité des infrastructures de transports. Les expériences glanées jusqu'à présent montrent cependant que les effets positifs de la télématique s'exercent essentiellement sur le trafic ferroviaire et le trafic marchandises. Le trafic motorisé individuel n'est en revanche que peu influencé par ces applications.</p> <p>Conséquences pour les transports:</p> <ul style="list-style-type: none">€ En ce qui concerne la route, les applications télématiques devraient avant tout permettre d'assurer une meilleure fluidité du trafic marchandises.

¹⁵ D'ici 2020, la part des plus de 65 ans pourrait représenter environ un septième à un cinquième de la population totale. Quant à la part des jeunes, elle devrait reculer de 25% actuellement à 20% environ (OFS 2001b).

Importance croissante
des agglomérations et du
réseau des villes

€ Pour ce qui est du rail, les nouvelles technologies devraient permettre un meilleur contrôle et une meilleure sécurité du trafic, et augmenter sensiblement la capacité de l'infrastructure ferroviaire.

L'intensification accrue des relations économiques pourrait favoriser notamment une nouvelle concentration des activités économiques à forte valeur ajoutée dans les plus grandes agglomérations suisses. Cela pourrait engendrer une densification des relations, d'une part, entre les villes suisses (réseau de villes suisses) et, d'autre part, entre les villes et les régions périphériques.¹⁶ Dans les agglomérations elles-mêmes, la ségrégation fonctionnelle et sociale des activités devrait se poursuivre.

Conséquences pour les transports:

- € La longueur des trajets nécessaires au travail et aux achats devrait encore augmenter.
- € Le trafic entre les villes et les agglomérations devrait croître en termes absolus et relatifs.
- € Le trafic d'agglomération devrait lui aussi croître en termes absolus et relatifs. Il faut s'attendre (tout au moins dans les centres d'une certaine taille) à ce que des flux de trafic tangentiels (périphérie-périphérie) viennent s'ajouter aux flux de trafic jusqu'à présent essentiellement radiaux (centre - périphérie).

L'obstacle que représentent les frontières nationales pour le trafic devrait s'amenuiser progressivement, indépendamment du processus d'intégration de la Suisse. Les agglomérations transfrontalières devraient se développer de plus en plus en des régions présentant une unité fonctionnelle.

Conséquences pour les transports:

- € Etant donné la réduction de l'effet de barrage exercé par la frontière nationale, on peut s'attendre à une croissance plus forte que la moyenne du trafic transfrontalier.

Questions
environnementales
toujours d'actualité

En matière d'énergie¹⁷, les possibilités techniques de réduire la consommation d'énergie pourraient être contrecarrées par des prestations de transport toujours à la hausse ainsi que par les exigences accrues en matière de confort (p.ex. voitures de tourisme plus lourdes, équipements tels que climatisations, etc.). C'est pourquoi, malgré l'introduction de dispositions légales en la matière, les émissions de CO₂ générées par la combustion du carburant resteront élevées¹⁸.

Dans le trafic poids lourds, l'entrée en vigueur des normes Euro 3, 4 et 5 entre 2000 et 2010 devrait permettre de réduire les émissions. En revanche, on peut craindre que les valeurs limites en matière d'ozone et

¹⁶ On peut s'attendre en particulier à ce que l'habitat, de même que les grandes infrastructures de loisirs et d'approvisionnement délaissent encore davantage les centres urbains, pour s'implanter dans la périphérie des agglomérations.

¹⁷ Les transports sont responsables actuellement de plus d'un tiers de la consommation totale d'énergie ; les carburants représentent 95 % de l'énergie consommée.

¹⁸ Même en cas de réduction rapide des émissions de CO₂, les gaz à effet de serre influenceraient encore l'atmosphère durant 200 ans, et les océans durant 1000 ans.

de poussières en suspension pouvant pénétrer dans les poumons (PM10) continuent à être dépassées.

Pour ce qui est des émissions sonores, elles devraient continuer à toucher une large proportion de la population¹⁹. Le bruit provoqué par le trafic routier dans les zones urbanisées demeurera le problème principal.

Il faut aussi s'attendre à ce que l'extension prévue (parfois déjà décidée) de l'infrastructure des transports occasionne de nouvelles atteintes à la nature et au paysage (occupation du sol, morcellement du territoire, recul des espaces naturels et perte de la diversité biologique).

Bilan : Au cours des 20 prochaines années, les effets du trafic pourraient se traduire par des atteintes considérables à l'environnement.

1.3 Perspectives de développement des transports

Poursuite de la
croissance des
transports

Les tendances esquissées permettent de déduire l'évolution probable des transports. Tous les facteurs indiquent que la mobilité devrait continuer de croître et que la part du trafic individuel motorisé (TIM) restera importante.

La croissance effective dépendra des mesures prises. Une comparaison de l'ensemble des études récentes effectuées en Suisse montre que, durant les 20 prochaines années, le trafic voyageurs devrait augmenter de +18% à +48% (voir Tableau 2) et le trafic marchandises de +44% à +95% environ (suivant le moyen de transport, cf. Tableau 3).

Ces chiffres représentent des moyennes pour l'ensemble du réseau de transports en Suisse. Dans certaines régions et localités, ou le long de certains corridors, les taux de croissance pourraient fortement varier par rapport à ces moyennes. Sur la base de l'expérience, on ne peut par exemple pas exclure que le trafic sur certains tronçons d'autoroutes présente une croissance deux fois supérieure à celle du reste du réseau routier.

	Route (TIM) 1997-2020	Rail (TP) 1997-2020	Total TIM et TP
Personnes-km	+16 à +31%	+30 à +132% ²⁰	+18 à +48%
Répartition modale	74-85%	15-26%	----

Tableau 2: Pronostics de croissance du transport motorisé individuel et des transports publics en Suisse 1997-2020 (ARE 2002a)

¹⁹ Environ un tiers de la population suisse est exposée actuellement à des nuisances sonores considérables imputables aux transports.

²⁰ Un pronostic s'écarte nettement des autres études (+132%, SGZZ 1995 : scénario de base, politique des transports non coordonnée avec celle de l'UE). Il s'appuie sur un scénario ambitieux selon lequel les améliorations de l'offre dues aux NLFA et à Rail 2000 déploieraient tous leurs effets.

	Route (TIM) 1997-2020	Rail (TP) 1997-2020
Tonnes-km	+44 à +89%	+48 à +96%
Véhicules-km	+36 à +87%	----
Répartition modale	60-72%	28-40%

Tableau 3: Pronostics de croissance du trafic marchandises en Suisse 1997-2020 (ARE 2002a).

Surcharge des réseaux de transports avant tout dans les agglomérations

Cette évolution, outre des aggravations ponctuelles de la fluidité du trafic, amènera des problèmes importants, avant tout dans les zones urbaines. Dans de nombreuses villes et agglomérations on peut s'attendre en effet au cours des prochaines années, à des surcharges massives des réseaux de transports, accompagnées de leurs effets négatifs induits: encombrements, allongement des temps de parcours, surcoûts pour l'économie, bruit et pollution de l'air. Des investissements devront être consentis aussi bien dans les domaines routier, ferroviaire et transports non motorisés (piétons et cyclistes) que dans l'amélioration de l'efficacité de l'ensemble du système de transports.

Evolution au niveau européen

Dans l'Union européenne les études pour 1997-2020 font apparaître un accroissement des prestations du trafic individuel motorisé (TIM) de +19% à +49%. Ces pronostics sont ainsi un peu plus élevés qu'en Suisse. Cette différence s'explique par l'élargissement à l'est de l'Union européenne. En ce qui concerne les transports publics le pronostic de croissance de l'Union européenne rejoint celui de la Suisse (+ 26% à +87% ; ARE 2002a).

Pour le trafic des poids lourds, l'UE s'attend entre 1997 et 2020 à une croissance de la demande (tkm) de +40% à +117%. Les prestations de transports par le rail (tkm) devraient présenter une croissance analogue à celle prévue pour la Suisse (+26% à +129%). Les pronostics de croissance du trafic marchandises par rail dans l'UE sont ainsi légèrement supérieurs à ceux de la Suisse (ARE 2002a).

2. CONDITIONS GENERALES POSEES LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

2.1 Principes fondamentaux du développement durable

Mandat constitutionnel

L'article 2 Cst. postule que la Confédération « s'engage en faveur de la conservation durable des ressources naturelles ». L'article 73 Cst. charge en outre la Confédération et les cantons « d'œuvrer à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain ».

Principe de la responsabilité envers les générations futures

Le fil conducteur du développement durable est le principe de la responsabilité envers les générations futures. Concrètement, cela signifie que la priorité doit être donnée aux principes favorisant un comportement économique, écologique et social acceptable à long terme. En cas de conflits d'objectifs, il faut entreprendre en temps utile une coordination qui

aboutisse à des solutions optimales et tienne compte le mieux possible de toutes les dimensions des objectifs. La pesée des différents aspects ne doit pas systématiquement se faire au détriment du même organe-clé et respecter la capacité de la biosphère à absorber des nuisances.

Stratégie 2002 pour le
développement durable

Le Conseil fédéral, avec la Stratégie 2002 pour le développement durable, a fait un pas concret en direction de la durabilité. La stratégie définit des lignes directrices, des domaines d'intervention et des actions qui concrétisent l'idée de développement durable.

2.2 Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse

Cadre de référence

Le rapport sur les *Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse* (OFAT, 1996) définit le cadre de référence du développement du milieu urbain et de l'espace rural Suisse. Les principaux postulats de ces Grandes lignes, comme le réseau de villes suisses, le soutien au développement de l'espace rural, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et l'intégration dans l'Europe constituent des conditions cadres importantes pour le développement futur du système de transport, et présupposent une meilleure harmonisation entre la politique d'organisation du territoire et le système des transports.

Réseau de villes suisses

Pour renforcer la place de la Suisse et sa compétitivité dans le contexte international, la Confédération doit favoriser le réseau de villes suisses ainsi que son intégration au réseau des grandes villes européennes de villes.

Soutenir le
développement de
l'espace rural

L'espace rural doit être préservé en tant que cadre économique et de vie, et jouer un rôle correspondant à ses caractéristiques, fonctions et potentiels de développement. Dans ce sens, il faut permettre en particulier l'accès à une offre étendue de services publics et réduire les atteintes au paysage.

Développement vers
l'intérieur du tissu bâti

Les agglomérations doivent être limitées dans leur extension et mieux structurées. Le développement de l'urbanisation doit être davantage canalisé vers l'intérieur du tissu bâti, c'est-à-dire qu'il faut exploiter ou réutiliser les réserves non utilisées existant dans les zones urbanisées déjà construites.

Collaboration
transfrontalière

Outre l'intégration du réseau de villes suisses au réseau des grandes villes européennes, les régions frontalières suisses doivent chercher davantage à créer des synergies et des collaborations avec les régions limitrophes des pays voisins.

2.3 Politique des agglomérations de la Confédération

Rapport sur la politique
des agglomérations

Le rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 sur la politique des agglomérations prévoit, eu égard aux problèmes actuels des villes et agglomérations suisses (urbanisation galopante, polarisation croissante, sub-urbanisation, problèmes institutionnels), un engagement de la Confédération en faveur du milieu urbain, avec les objectifs suivants:

€ favoriser le développement durable du milieu urbain,

- € renforcer l'attractivité économique des villes et améliorer la qualité de vie,
- € préserver et consolider le réseau de villes décentralisé,
- € limiter les agglomérations dans leur extension, favoriser leur développement vers l'intérieur du tissu bâti et en structurer l'espace.

Engagement accru dans
le trafic d'agglomération

Parmi les principales mesures proposées, on peut citer l'engagement accru de la Confédération dans le trafic d'agglomération (transports publics, privés et trafic lent). La Confédération va s'engager en faveur d'une gestion cohérente des transports en reliant son action à celle d'institutions et de programmes garantissant une planification et un financement coordonnés des transports et de l'urbanisation au sein d'une même agglomération.

L'enjeu est une mobilité durable, basée sur une conception globale des transports étroitement coordonnée avec l'urbanisation et tenant compte des objectifs et programmes en matière d'environnement et d'énergie (protection de l'air, protection contre le bruit, loi sur le CO₂ et SuisseEnergie).

2.4 Orientations générales de la politique des transports

Orientations prises

Au cours des dernières années, la Suisse a déjà pris une série de décisions importantes en matière de politique des transports. D'une part, le souverain a rejeté différents projets destinés à instaurer des restrictions au trafic individuel (comme par exemple l'initiative populaire « Halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier », le 1er avril 1990 et l'initiative populaire « visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux », le 12 mars 2000). D'autre part, le peuple suisse a accepté le 20 février 1994 l'initiative sur la protection des Alpes. En plus du renoncement à l'élargissement des routes transit franchissant l'arc alpin, ce mandat constitutionnel demande que le trafic marchandises routier par la route soit transféré sur le rail. En acceptant cette initiative, le peuple a exprimé pour la première fois sa claire volonté de voir les transports emprunter davantage le rail: c'est aujourd'hui l'un des principaux objectifs de la politique suisse des transports.

Cette décision a été concrétisée ces dernières années par de nombreuses résolutions du peuple et du Parlement:

- € Projet concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP) avec ses quatre éléments : nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), RAIL 2000, raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à grande vitesse et réduction des émissions sonores sur le réseau actuel au moyen de mesures actives ou passives,
- € Accords entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (Accord bilatéral sur les transports terrestres) et ses mesures d'accompagnement (Loi sur le transfert du trafic),

- € Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) – loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds),
- € Première étape de la réforme des chemins de fer comprenant la séparation de l'infrastructure et des transports, le libre accès au réseau, la libéralisation du trafic marchandises et le désendettement des CFF,
- € Message sur l'initiative populaire fédérale « Avanti » pour des autoroutes sûres et performantes.

Autres mesures

Outre l'application des décisions mentionnées ci-dessus, qui concernent au premier titre le trafic marchandises, la politique suisse des transports prévoit à terme les objectifs et mesures suivants :

- € Deuxième étape de la réforme des chemins de fer, qui prévoit en priorité l'harmonisation de financement des infrastructures et des investissements,
- € Préservation de la substance et évolution du réseau des routes nationales,
- € Transfert de l'entretien courant et du gros entretien des routes nationales à la Confédération,
- € Elaboration d'une conception directrice de la télématique du trafic routier,
- € Elaboration d'une politique de sécurité des transports,
- € Réalisation du système d'aéroports suisses, fondé sur le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA),
- € Elaboration de la conception directrice de la mobilité durable et du trafic lent et d'une conception « Trafic de loisirs ».

2.5 Financement de l'infrastructure des transports

Couverture élevée des
coûts

Le système actuel de financement repose sur une couverture relativement élevée des coûts des différents modes de transport (à l'exception des coûts externes) et tient compte dans une large mesure du principe de causalité. Parfois, il autorise même le partage des moyens financiers entre plusieurs modes de transports (p.ex. utilisation de la RPLP ou de l'impôt sur les huiles minérales pour les TP). En matière de financement des transports publics, la mise au concours et la commande des prestations sujettes à indemnisation présente désormais l'avantage de la transparence. Dans l'ensemble, le mode de financement actuel de la construction de l'entretien ainsi que de l'exploitation des infrastructures de transport assure un niveau de performances relativement élevé, ce dont les prestations des transports publics bénéficient également.

La Confédération s'attelle actuellement, en liaison notamment avec la nouvelle péréquation financière, à une réforme du système de financement. Il s'agit en priorité d'instituer une répartition des tâches plus efficiente entre la Confédération et les cantons en matière de financement de l'infrastructure des transports. Dans ce contexte, on examine encore la possibilité de faire participer plus largement la Confédération au financement du trafic d'agglomération.

2.6 Politique européenne des transports

Livre blanc de la
politique européenne des
transports jusqu'en 2010

Les mesures présentées dans le Livre blanc de la politique européenne des transports jusqu'en 2010 (COM, 2001) constituent une première étape importante sur le chemin de l'instauration en Europe d'un système de transport conforme aux impératifs du développement durable. L'UE tend à optimiser ce système et à le rendre acceptable à long terme du point de vue économique, social et écologique.

La situation de la Suisse, au centre du marché intérieur européen, l'oblige à harmoniser étroitement sa politique des transports à celle de l'Europe. Cela devrait préserver et renforcer sa position dans le réseau de transport européen.

Conséquences pour la
Suisse

S'agissant des transports publics, on cherche à intégrer le réseau de villes suisses dans le réseau européen. Le raccordement des aéroports nationaux au réseau ferroviaire international vise à agir sur la substitution du trafic ferroviaire au trafic aérien dans l'espace européen. En le trafic marchandises, la Suisse voit sa politique renforcée par la politique de la Commission européenne et de certains Etats membres – une coopération accrue avec l'Europe devrait être possible ces prochaines années.

3. BESOINS D'AMENAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS

Nécessité d'assurer et
d'optimiser l'exploitation
de l'infrastructure
actuelle

A l'heure actuelle, la majeure partie des grandes infrastructures routières et ferroviaires nécessaires à moyen terme sont déjà en cours de réalisation ou en projet (NLFA, 1^{re} et 2^{eme} étapes de Rail 2000, achèvement du réseau des routes nationales). Ainsi s'agit-il d'axer en priorité les efforts sur les types d'actions suivantes:

- € assurer l'entretien et l'exploitation des infrastructures existantes, en optimiser l'utilisation et en réduire les atteintes sur l'environnement,
- € préserver la fonctionnalité de ces infrastructures,
- € permettre une complémentarité judicieuse entre les différents modes de transport.

Une approche globale du
système de transport est
une condition nécessaire
à sa planification

Comme le montrent les perspectives de développement, il faut s'attendre à ce que les grandes infrastructures de transport présentent des problèmes de capacité, notamment dans les agglomérations ainsi que là où se superposent différents flux de trafic. Il sera de plus en plus difficile de répondre à la demande croissante de mobilité par la construction de nouvelles infrastructures, surtout dans les zones densément peuplées. Il faudra plutôt rechercher des solutions dans l'amélioration du système global de transports et son développement approprié. Les actions à entreprendre pourraient concerner la gestion des flux de trafic, la recherche d'une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports ainsi qu'une coordination plus étroite entre l'organisation du territoire et les transports.

A l'avenir, il faudra donner la priorité à la maîtrise durable du volume du trafic. Cela nécessitera une planification coordonnée de l'infrastructure des transports. Il faudra en particulier

- € veiller à une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes
- € encourager l'utilisation des transports publics - en tant que moyen de transport économe tout à la fois en espace et en ressources – pour les déplacements à moyenne à longue distance ainsi que dans les agglomérations
- € favoriser et développer le trafic lent - à la fois peu exigeant en termes d'infrastructure et respectueux des ressources - en tant que mode de déplacement sur de courtes distances.

4. DECISIONS DU PLAN SECTORIEL EN MATIERE DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Pour favoriser la réalisation d'un système de transports en harmonie avec les principes du développement durable, le Conseil fédéral mise sur:

- € une politique des transports durable,
- € une planification coordonnée de l'infrastructure des transports,
- € la cohésion entre politique des transports, politique de l'organisation du territoire et politique financière.

P R I N C I P E S

Politique des transports durable

1. La Confédération se fixe comme objectif de garantir une mobilité respectueuse des impératifs du développement durable. Cela signifie,
 - € que tous les groupes de la population et toutes les régions du pays ont accès à la mobilité (dimension sociale du développement durable),
 - € que les besoins en matière de mobilité sont satisfaits de la manière la plus économique possible, de sorte que les coûts financiers restent supportables pour l'Etat (dimension économique du développement durable),
 - € que la mobilité nécessaire soit réalisée d'une façon aussi écologique que possible et que, notamment du fait de l'internalisation des coûts externes, elle ne croisse pas sans limites au détriment de l'environnement (dimension écologique du développement durable).

Des mesures d'accompagnement doivent être prévues lors de la construction ou de l'agrandissement des infrastructures de transport, afin d'en accroître l'efficacité et d'éviter des répercussions négatives sur les bases naturelles, la population ou l'économie.

2. Pour prendre en compte la dimension sociale du développement durable, la Confédération s'efforce

- € d'assurer une desserte de base sur tout le territoire du pays, compte tenu, en particulier, des besoins de mobilité dans les régions périphériques,
 - € de prendre en considération les personnes pour lesquelles il est plus difficile d'accéder aux transports,
 - € de réduire les accidents et leurs conséquences (nombre de personnes accidentées, effets sur l'environnement),
 - € de protéger la santé de la population exposée aux transports et d'améliorer son bien-être.
3. Pour prendre en compte la dimension économique du développement durable dans sa planification des transports, la Confédération est attentive à
- € mettre à disposition une infrastructure des transports performante,
 - € fournir des prestations efficaces et à encourager la concurrence,
 - € élever la rentabilité propre des transports (compte tenu des coûts externes),
 - € utiliser de façon optimale les infrastructures actuelles des transports.
4. Pour prendre en compte la dimension écologique du développement durable dans sa politique et sa planification des transports, la Confédération se fixe les objectifs suivants,
- € minimiser la consommation des ressources, en particulier les emprises sur le sol et la consommation d'énergie non renouvelable,
 - € tenir compte de la protection de l'environnement lors de la planification, de la construction et de l'exploitation d'installations de transport, et ce de façon précoce et globale,
 - € planifier les mesures d'accompagnement nécessaires pour protéger l'environnement parallèlement à la construction ou à l'extension de l'infrastructure, et en garantir la mise en œuvre,
 - € assainir les installations existantes qui ne répondent pas aux exigences de la protection de l'environnement.
5. Pour atteindre ces objectifs, la Confédération poursuit une politique coordonnée des transports axée sur les stratégies suivantes:
- € exploiter les potentiels de réduction du volume des transports,
 - € agir sur le choix des moyens de transport, et faciliter le transfert vers les transports publics et les transports non motorisés,
 - € optimiser les flux de trafic,
 - € améliorer les infrastructures et les véhicules.
6. Pour concrétiser ces stratégies, la Confédération opère en fonction des priorités suivantes:
- € mesures à caractère volontaire,
 - € mesures incitant à des changements de comportement quant au choix du moyen de transport et aux trajets effectués, qui répondent

au principe du pollueur-payeur et agissent de manière préventive, ≠ obligations et interdictions.

7. De surcroît, la Confédération poursuit l'objectif de coordonner la politique des transports suisse avec celle de l'Europe. Cela englobe aussi son engagement actif en faveur d'une politique durable des transports en Europe.

Planification coordonnée de l'infrastructure des transports

8. La Confédération vise une politique coordonnée en matière d'infrastructure des transports; celle-ci repose sur une approche intégrée des transports et du territoire. Les différents modes de transport doivent être utilisés en fonction de leurs avantages comparatifs, être associés judicieusement les uns aux autres (trafic multimodal ou combiné) et contribuer le mieux possible au développement souhaité de l'organisation du territoire.
9. Dans le transport de personnes, la Confédération se fixe comme objectif pour les vingt prochaines années d'augmenter sensiblement la part des transports publics. Cela signifie que l'augmentation prévue dans le trafic d'agglomération, dans le trafic entre les pôles du réseau de villes suisse, dans le trafic transnational et dans le trafic de loisirs devra être absorbée prioritairement par les transports publics.
10. Dans le trafic marchandises également, la part du rail doit être augmentée de manière notable. Sur les tronçons relativement longs, en particulier à travers les Alpes, les marchandises doivent être transférées de la route au rail. Dans ce contexte, une importance particulière est accordée au trafic combiné et à une meilleure coopération en Europe.
11. La Confédération veille à ce que
 - ≠ le réseau des routes nationales entériné soit achevé de manière à former l'épine dorsale du réseau routier suisse ;
 - ≠ des mesures propres à supprimer les goulets d'étranglement avérés du réseau des routes nationales soient prises dans les meilleurs délais;
 - ≠ les grands projets ferroviaires soient réalisés en temps voulu, conformément aux programmes établis.
12. Dans l'exploitation des infrastructures de transports, l'utilisation optimale des capacités existantes (gestion supramodale des capacités) a priorité sur la construction ou l'agrandissement d'installations. Par ailleurs, il est important de préserver la substance de ces infrastructures en en améliorant l'entretien.
13. En outre, la Confédération veille à ce que les raccordements nécessaires soient établis entre les différents réseaux de transports nationaux et internationaux de personnes et de marchandises, en particulier entre les infrastructures fluviale et ferroviaire, entre les infrastructures ferroviaire et routière ainsi qu'entre les infrastructures ferroviaire et aérienne (surtout avec les aéroports nationaux et les aéroports régionaux).

14. La Confédération s'engage en faveur d'une amélioration de la sécurité des transports pour tous les usagers et protège l'environnement contre les dommages consécutifs à des accidents majeurs.
15. La Confédération s'engage pour que, en principe, chacun des modes de transport supporte ses coûts d'exploitation et ses coûts externes afin de lier la demande de mobilité à l'ensemble des coûts macro-économiques. Sont réservées les prestations en faveur de la collectivité fournies dans l'intérêt de la desserte de base du pays tout entier. Ces prestations doivent être préalablement définies avec clarté et compensées financièrement.

Relations avec la politique d'organisation du territoire

16. La Confédération veille à ce que la politique des transports soutienne les objectifs de la politique d'organisation du territoire.

Elle s'assure en particulier que

- € les efforts visant à concentrer l'urbanisation, à développer les agglomérations à l'intérieur du tissu bâti et à former des pôles de développement dans les endroits bien desservis par les transports publics et par le trafic lent soient soutenus efficacement,
- € la fonctionnalité des centres principaux, de même que des grands, moyens et petits centres soit conservée,
- € les zones rurales soient desservies de manière judicieuse,
- € des liaisons performantes soient à disposition entre les régions économiques (centres principaux, grands et moyens centres) ainsi qu'entre la Suisse et les régions limitrophes des pays voisins.

17. La Confédération veille ce que les nouvelles emprises sur le sol dues aux installations de transport demeurent aussi faibles que possible ; elle fait en sorte notamment que

- € les nouvelles installations de transport soient réalisées, dans la mesure du possible, sur le tracé ou le long du tracé d'installations existantes, sans qu'il en résulte trop de contraintes supplémentaires pour les activités avoisinantes,
- € les surfaces actuelles occupées soient réparties judicieusement entre les modes de transport et utilisées de manière optimale,
- € les surfaces de transport mal utilisées ou inutilisées soient libérées pour d'autres affectations,
- € les mesures d'accompagnement nécessaires dans l'optique d'une organisation judicieuse du territoire soient planifiées parallèlement à la construction ou à l'extension de l'infrastructure et leur mise en œuvre garantie.

18. La Confédération vise à ce que les services de l'administration et des entreprises fédérales qui engendrent de nombreux déplacements soient accessibles de manière optimale au moyen des transports publics et des transports non-motorisés.

Relations avec la politique financière

19. La Confédération veille à faire concorder la politique des transports et la politique financière. Elle s'attache en particulier à ce que
- € la politique des transports prenne en considération les possibilités de financement,
 - € les besoins financiers ne varient pas dans des proportions trop importantes,
 - € le principe du pollueur-payeur soit appliqué de manière systématique,
 - € en cas de difficultés de financement, des solutions soient recherchées suffisamment tôt.

Stratégies de mise en oeuvre

20. Afin de garantir la coordination de ses activités à incidence spatiale dans le domaine des transports, la Confédération élabore des études de base relatives au développement de la mobilité et à ses principaux paramètres et effets; elle met en évidence les complémentarités et les conflits existant entre les modes de transport et s'efforce de trouver des solutions globales aux problèmes. A cet effet, elle élabore les conceptions et les plans sectoriels nécessaires en collaboration avec les cantons, les agglomérations et les pays voisins.
21. Dans les stratégies, programmes et plans concernant la construction, l'extension ou la modification importante d'installations de transport, il y a lieu d'analyser la compatibilité avec les principes du développement durable et de la politique globale des transports ainsi qu'avec les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse.
22. La Confédération encourage la recherche et le développement axés sur une planification coordonnée des infrastructures et une gestion intégrée des transports.
- Elle s'engage également à développer et mettre en oeuvre des technologies de transports respectueuses de l'environnement.
23. La Confédération soutient et encourage les actions qui contribuent à améliorer la réceptivité de la population envers une politique durable des transports et une planification coordonnée des infrastructures nécessaires.

E X P L I C A T I O N S

Politique des transports durable

- Point 4 Les installations de transport doivent être intégrées de manière optimale dans le paysage, et leur éventuel effet de coupure réduit au minimum. Les paysages protégés et dignes de l'être doivent être ménagés dans la mesure du possible et les espaces naturels non construits épargnés. L'éventualité de compenser à un autre endroit un surcroît de nuisances doit être possible exceptionnellement.

Si, néanmoins, des installations de transport existantes portent des atteintes excessives à la nature et au paysage ou coupent d'importants corridors à faune, il y a lieu d'entreprendre les assainissements qui s'imposent.

L'entretien des surfaces aux abords des installations de transport (p.ex. talus) doit respecter l'environnement et se faire d'une manière aussi extensive que possible. Lorsque ces surfaces présentent un potentiel écologique, elles seront mises en valeur par une exploitation proche de la nature et protégées à long terme.

Les atteintes aux eaux de surfaces et aux eaux souterraines dues à la construction et à l'exploitation d'installations de transport doivent être évitées dans la mesure du possible.

Lors de la construction et de l'exploitation d'installations de transport, on veillera tout particulièrement à limiter, par des mesures préventives, le bruit et la pollution de l'air.

Lorsque les nuisances dues au trafic dépassent les seuils admissibles (par exemple en zone urbaine ou dans des sites naturels), un assainissement des installations s'impose.

Afin de préserver le climat, la Confédération met en œuvre les mesures propres à réaliser les objectifs inscrits dans la loi sur le CO₂.

Point 5 Exploiter les potentiels de réduction du volume des transports: la Confédération souhaite soutenir toute mesure permettant d'éviter des déplacements inutiles ou de réduire la longueur des trajets, notamment

- € favoriser des structures d'urbanisation permettant de réduire les besoins de transports (une répartition spatiale judicieuse des affectations permet de réduire la longueur des trajets et de favoriser l'utilisation de moyens de transports favorables à l'environnement),
- € véhicules (communautés de transport, etc.).
- € mettre en place des stratégies et mesures visant à dissocier le développement économique et le développement des besoins de transport,
- € éviter les courses à vide dans le trafic marchandises.

Agir sur le choix des moyens de transport et faciliter le transfert du trafic: favoriser pour chaque type de déplacements le moyen de transport le plus efficace, le moins dommageable pour l'environnement, et le plus sûr.

Planification coordonnée de l'infrastructure des transports

Point 11 Dans le cadre de l'amélioration du réseau des routes nationales, on veillera à assainir en premier lieu les tronçons les plus surchargés, et dont la situation ne peut pas être améliorée par un report du trafic sur d'autres modes de transport.

Les mesures à prendre seront arrêtées dans un Programme d'augmentation de la capacité des routes nationales et d'amélioration du trafic en zone urbaine, après avoir été coordonnées dans le cadre des plans sectoriels Route et Rail/TP.

Relations avec la politique d'organisation du territoire

Point 16 La structure de l'urbanisation sur laquelle se basent les perspectives d'évolution des transports intègre, à propos du réseau de villes suisses, les idées développées dans les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse et dans la politique des agglomérations (voir tableau ci-après). Les différents niveaux de la structure urbaine sont définis comme suit²¹:

²¹ Définition des agglomérations selon OFS (1994). La classification sera révisée dans le courant de l'année 2003 sur la base des résultats du dépouillement du recensement 2000 de la population.

- € les centres principaux sont les grandes agglomérations urbaines d'importance internationale (agglomérations de plus de 500'000 habitants),
 - € les grands centres sont les agglomérations d'importance nationale (agglomérations de plus de 100'000 habitants),
 - € les centres moyens sont les agglomérations d'importance régionale (agglomérations de plus de 50'000 habitants ou de plus de 40'000 habitants ET offrant plus de 25'000 emplois).
 - € les petits centres sont les autres agglomérations suisses et les villes isolées.
- S'agissant des agglomérations transfrontalières, les perspectives tiennent compte également des secteurs situés en territoire étranger.

Niveau	Habitants (seul. Suisse)			Emplois (seul. Suisse)	
	1985	1990	2000	1985	1998
Centres principaux					
Zurich	894'945	907'232	964'613	560'486	592'065
Genève	401'692	423'467 555'000 avec F	464'180	233'645	235'324
Bâle	399'041	399'101 560'000 avec F et D	402'030	238'630	240'822
Grands centres					
Berne	322'208	323'802	326'065	188'335	207'451
Lausanne	266'738	278'365	297'326	149'279	157'438
Lucerne	167'267	173'730	182'846	92'916	98'234
Grands centres (cont.)					
St-Gall	126'884	129'907	135'058	73'748	80'900
Winterthour	109'838	113'320	120'844	59'743	56'865
Lugano	99'469	105'282	116'077	59'078	63'490
Centres moyens					
Thoune	80'474	83'767	88'534	36'515	36'040
Bienne	83'358	85'588	85'053	46'395	43'718
Fribourg	70'498	74'650	83'163	40'005	46'071
Baden	76'528	78'518	83'000	38'609	37'318
Zoug	67'062	70'551	82'327	41'068	55'152
Aarau	69'232	71'554	74'303	43'500	45'133
Neuchâtel	65'905	67'989	71'745	36'616	38'279
Vevey/Montreux	63'440	67'532	71'207	29'536	27'858
Soleure	64'348	66'884	69'827	35'144	35'257
Centres moyens (cont.)					
Schaffhouse	58'186	59'295	59'686	31'875	30'269
Coire	53'633	54'969	59'235	30'203	33'076
Wetzikon/Pfäffikon (ZH)	46'063	47'884	53'088	19'781	22'751
Sion	42'856	47'017	52'146	23'658	26'102
Olten	48'708	49'779	51'600	27'187	27'764
Locarno	44'217	45'663	49'652	23'267	22'139
La Chaux-d-Fd./Le Locle	46'977	47'527	46'757	24'673	25'358
Chiasso/Mendrisio/Como	42'001	43'252 185'000 avec I	44'467	29'141	27'022
Kreuzlingen/Konstanz	21'601	22'858 100'000	24'881	11'827	12'874

Niveau	Habitants (seul. Suisse)			Emplois (seul. Suisse)	
	1985	1990	2000	1985	1998
		avec D			
Buchs/Vaduz	17'710	18'810 47'000 avec Lie	20'631	8'336	9'585 27'000 avec Lie
Petits centres					
Bellinzona	39'432	41'360	44'388	20'012	20'394
Aarbon/Rorschach	40'072	41'237	42'645	19'351	19'253
Pfäffikon (SZ)/Lachen	32'737	35'893	42'095	13'421	17'308
Liestal	34'008	37'126	41'172	17'859	20'658
Zofingen	37'190	38'265	39'904	20'277	20'257
Heerbrugg/Altstätten	33'495	34'920	37'874	17'319	18'514
Brigue/Viège	27'409	28'630	31'045	15'101	16'954
Yverdon-les-Bains	24'212	26'386	28'770	11'736	12'470
Frauenfeld	23'328	24'337	26'496	12'785	15'793
Berthoud	25'597	25'987	26'135	13'669	14'942
Brugg	23'763	24'337	26'075	14'632	15'090
Lenzburg	23'008	23'810	25'765	12'211	13'115
Granges	24'647	24'724	24'911	12'526	12'816
Wil (SG)	22'570	23'919	24'710	11'012	12'275
Stans	20'805	22'313	24'611	9'250	11'047
Monthey	18'916	21'928	24'570	9'815	10'122
Rapperswil/Jona	21'530	22'300	24'035	11'995	12'503
Romanshorn/Amriswil	20'737	22'571	23'866	8'551	9'749
Sierre	21'332	22'516	23'225	9'726	9'817
Interlaken	18'204	19'358	21'493	9'689	10'563
Langenthal	13939	14075	14371	9591	9702
Martigny	12331	13270	13920	7044	7717
Schwyz	12276	12627	13877	7277	8333
Wohlen (AG)	11646	12281	13061	6212	5827
Einsiedeln	10091	10781	12367	4249	4726
Davos	10251	10508	12257	6502	7056
Uzwil	10204	10981	11868	5967	6365
Delémont	11335	11452	11329	7976	8788
Rüti (ZH)	9625	10547	10793	5223	4049

Points 16-17. Voir également les mesures prévues dans le secteur 8 « Aménagement du territoire » de la Conception « Paysage suisse ».

Stratégies de réalisation

Point 20. Les scénarios de développement des transports constituent des bases importantes pour évaluer l'évolution de la mobilité et des transports; ils tiennent compte du développement possible des différents domaines (économie, société, politique) et sont périodiquement actualisés.

Point 21. La Confédération s'assure de la conformité de la politique suivie avec les principes du développement durable. Elle examine les effets sociaux, économiques et environnementaux des activités qu'elle mène et prend en considération le résultat de cet examen, les conflits qu'il fait apparaître et les conséquences à en tirer dans ses conceptions et plans sectoriels.

L'ARE établit les bases nécessaires à cet effet. Parmi les éléments existants, le Système d'objectifs et d'indicateurs sur le transport durable du DETEC montre les principaux aspects à prendre en compte. Il comprend notamment

- € un catalogue d'objectifs
- € une méthode d'évaluation
- € une matrice de présentation, qui fait apparaître les résultats de l'examen sous forme de textes et de graphiques.

Ce système sera complété et affiné durant les années à venir, de manière notamment à préciser les exigences relatives aux démarches de planification, et à rendre plus transparents les critères d'évaluation applicables au niveau des projets (globaux ou individuels). Une importance plus grande sera donnée à l'avenir à l'étude d'alternatives et variantes de solution, ainsi qu'à la recherche de solutions intermodales.

Dans le cadre de l'évaluation des plans sectoriels sous l'angle du développement durable, est prévu l'établissement d'une « Déclaration environnementale ». Inspirée de l'étude d'impact stratégique (cf. la Directive de l'UE sur l'examen des impacts environnementaux de certains plans et programmes du 27 juin 2001), celle-ci devrait prendre en compte l'ensemble des effets environnementaux des mesures prévues, montrer les alternatives et variantes de solution ainsi que les mesures d'accompagnement envisageables, et décrire l'état de la participation – et assurer ainsi une prise en compte des aspects environnementaux dans le cadre de la planification sectorielle. Elle devrait ainsi alléger et simplifier les études d'impact effectuées dans le cadre des procédures d'autorisation subordonnées.

- Points 23. Le programme SuisseEnergie constitue un premier pas dans cette direction. Sous son impulsion ont été préparées et mises en œuvre de nombreuses mesures touchant à la mobilité, notamment en ce qui concerne la coordination entre les transports individuels motorisés et les transports publics (co-voiturage, encouragement des véhicules électriques ou du trafic non motorisé, etc.)

Documents de base

- € ARE, 2002a, Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU, Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020, (avec résumé en français), Berne
- € ARE, 2002b, Equitable et efficiente, La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse, Berne
- € ARE/OFS, 2001, La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population, Berne et Neuchâtel
- € OFAT, 1996, Rapport sur les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, Berne
- € OFT, 2001, 2^e étape de RAIL 2000, Deuxième document d'input présenté par la Confédération à la CDTP, Hypothèses de planification pour le scénario objectif 2020, Office fédéral des transports, Berne
- € OFS, 1994, Recensement fédéral de la population 1990, Les niveaux géographiques de la Suisse, Berne
- € OFS, 2000, Statistique suisse des transports 1996/2000, Neuchâtel
- € OFS, 2001a, L'Utilisation du sol: hier et aujourd'hui. Statistique suisse de la superficie, Neuchâtel
- € OFS, 2001b, Les scénarios de l'Evolution démographique de la Suisse 2000-2060, Neuchâtel
- € Conseil fédéral, 1997, Le développement durable en Suisse– Stratégie, Berne
- € Conseil fédéral, 2001, Politique des agglomérations de la Confédération, rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001, Berne
- € Conseil fédéral, 2002: Stratégie 2002 pour le développement durable, Rapport du conseil fédéral suisse du 27 mars 2002, Berne
- € Commission européenne, 2001, LIVRE BLANC sur "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", Bruxelles
- € Kuster, Jürg, Meier Hans Rudolf, 2000, La Suisse urbaine. Evolution spatiale et structure actuelle, Office fédéral du développement territorial (éditeur), Berne
- € Rossi A., 1995, Concurrence territoriale et réseaux urbains: L'armature urbaine de la Suisse en transition, Synthèse partielle du PNR 25, Zurich
- € Rumley Pierre-Alain et al., 2000, Réseau de villes suisses, Office fédéral du développement territorial (éditeur), Berne
- € SGZZ, 1999, Wirtschaftsszenario 2000, Jahresbericht 1999 zuhanden des Perspektivstabs der Bundesverwaltung, Saint-Gall (en langue allemande seulement)
- € DETEC, 1999 (état 2001), Stratégie du département, Berne

IV OBJECTIFS ET CADRE CONCEPTUELS POUR LA POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

1. CONTEXTE ET POSITIONNEMENT

1.1 Etat et perspectives des transports publics

1.1.1 Le marché actuel des transports publics

Composition des transports publics en Suisse

En Suisse, les transports publics (TP) se composent des chemins de fer, trams, trolleybus, autobus (compagnies urbaines et régionales), des compagnies de navigation ainsi que des chemins de fer à crémaillère, funiculaires et téléphériques. Bon an mal an, ils transportent 1,75 milliard de voyageurs et accomplissent 19,4 milliards de voyageurs-kilomètres (Statistique des transports 1997).

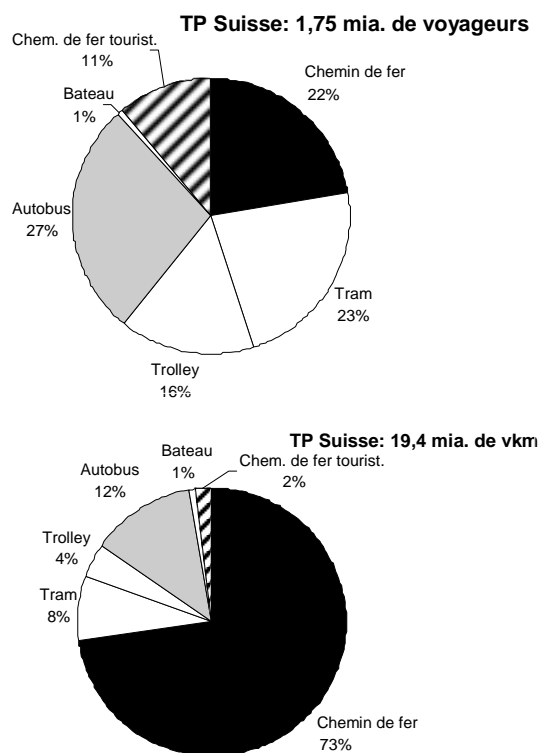


Figure 4 Structure et prestations des transports publics en 1997 (trafic des voyageurs); source: Statistique des transports OFS

Les principaux partenaires du trafic marchandises sont Cargo CFF et quelques compagnies privées. Elles transportent au total 61,2 millions de tonnes et leurs prestations s'élèvent à 8,7 milliards de tonnes-kilomètres.

Le trafic ferroviaire,
important facteur
économique

Le **trafic ferroviaire** est un secteur économique important, qui occupe quelque 37'000 personnes. Cela correspond à env. 61% des salariés opérant dans les transports publics et à 1% de l'ensemble des salariés suisses. Le trafic ferroviaire produit une valeur ajoutée de 6,58 milliards de francs suisses par an, soit l'équivalent d'environ 1,7 % de la valeur ajoutée totale de la Suisse. Le tableau ci-dessous présente les principaux chiffres actuellement publiés²² pour les CFF et les chemins de fer privés.

1999	CFF	Chemins de fer privés
Longueur du réseau	3'007 km	2'033 km
Nombre de gares	744	1'098
Gares par kilomètre	0,25	0,54
Personnel	29'202	7'505
Trains-kilomètres offerts (1997)	90,7 mio.	41,1 mio.
Voyageurs transportés (1999)	276 mio.	136 mio.
Voyageurs-kilomètres (1997)	12,4 mia. (16,5 mia. 1999)	1,718 mia.
Tonnes-kilomètres (marchandises) (1997)	8,166 mia. (8,7 mia. 1999)	0,522 mia.

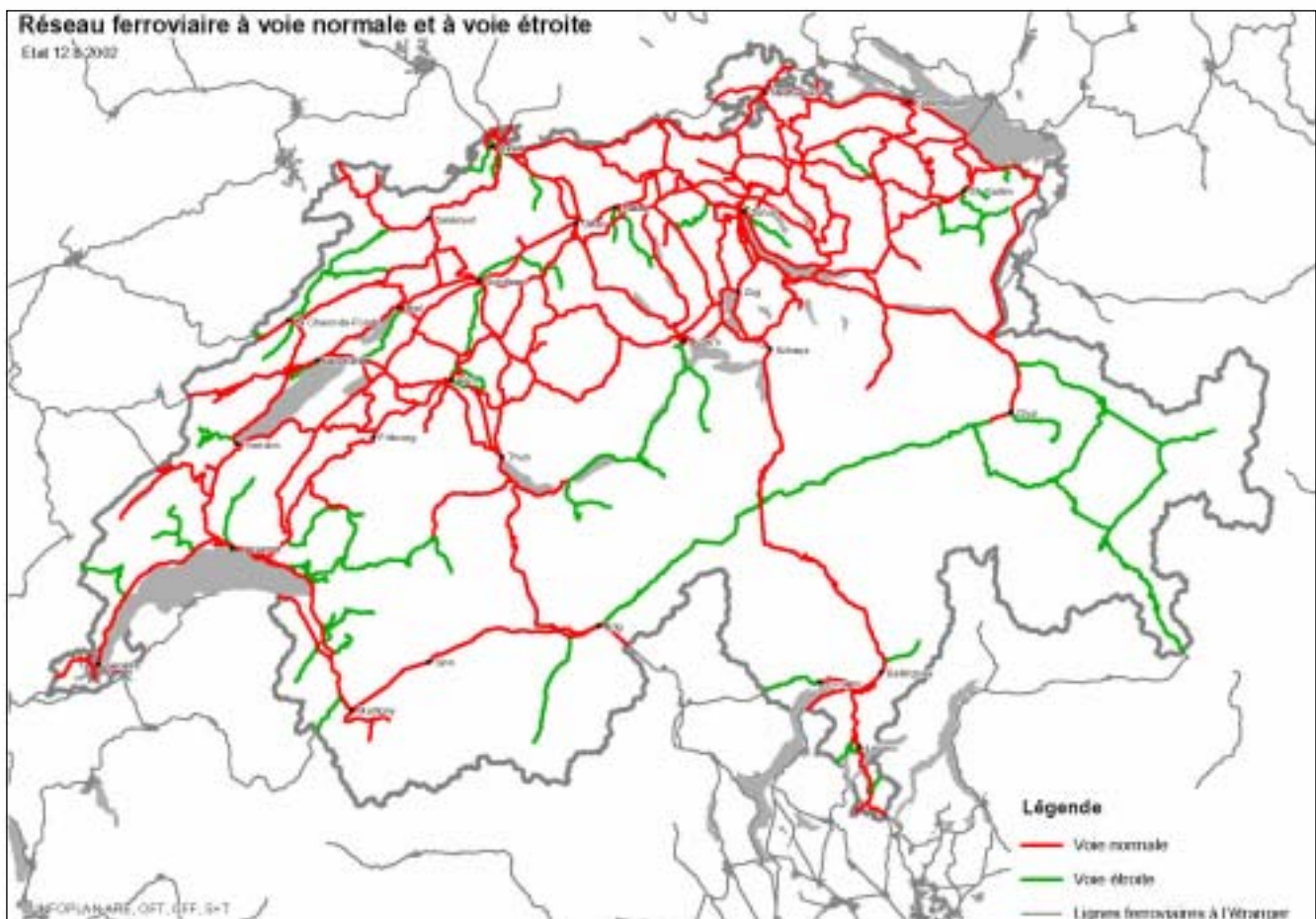
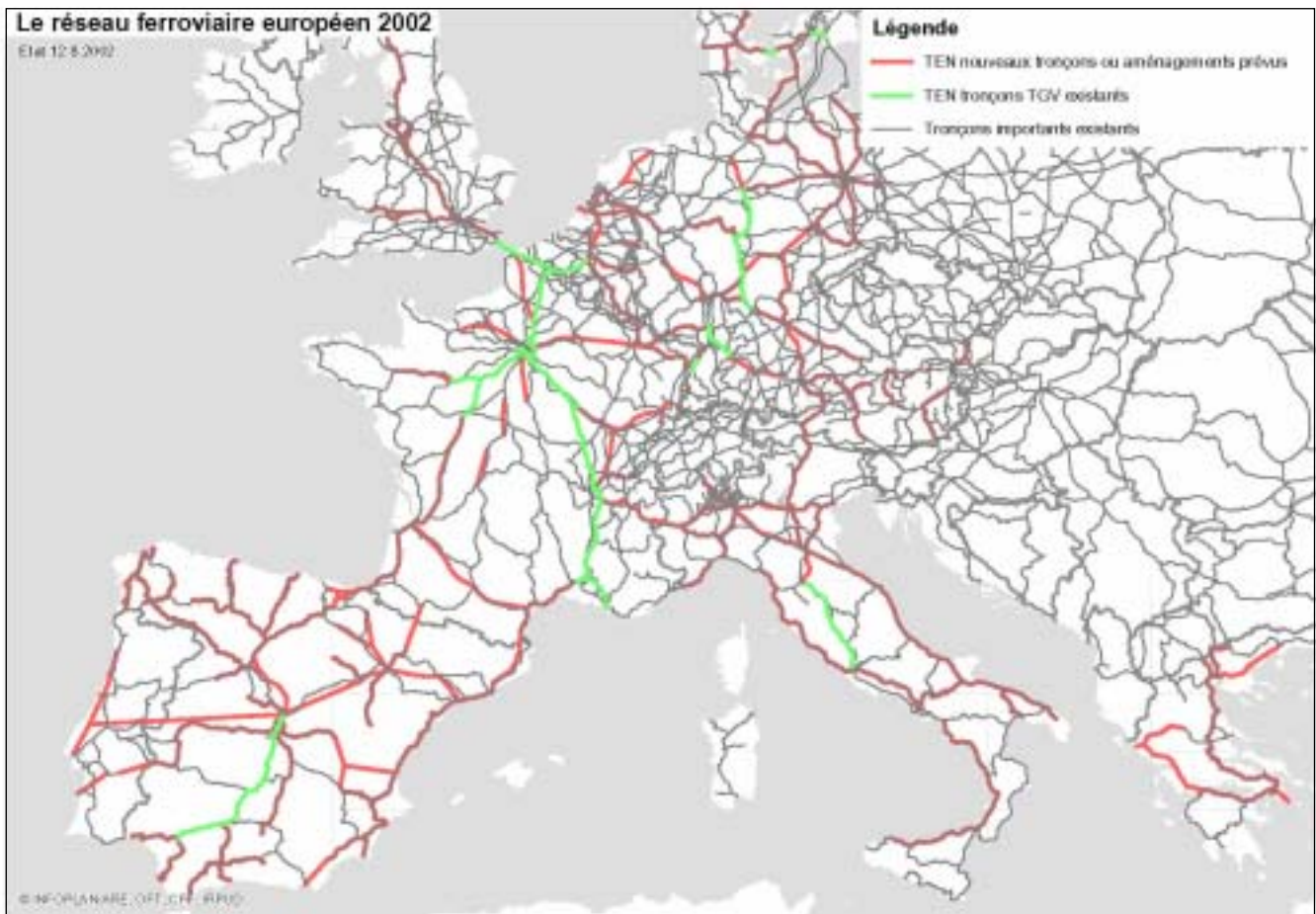
Les deux cartes ci-après présentent le réseau ferroviaire européen actuel (carte: le réseau ferroviaire européen en 2002) ainsi que le réseau suisse à voie normale et à voie étroite (carte: réseau à voie normale et à voie étroite).

Evolutions dans le trafic
ferroviaire

Environ 85 % des marchandises (sans le transit) sont acheminées chaque année sur des voies de raccordement. Celles-ci ont une longueur totale de quelque 1200 km et appartiennent à 2500 propriétaires privés.

La figure de la page suivante présente les principaux développements qui ont marqué le marché des transports ferroviaires. Jusqu'en 1990, les voyageurs-kilomètres et les tonnes-kilomètres ont connu une progression continue. Depuis, ils affichent une certaine stagnation. Au même moment, le nombre des salariés a subi un net recul pour des trains-kilomètres constants. C'est là une conséquence de l'augmentation d'efficacité dans le trafic ferroviaire.

²² Valeurs 1997 Statistique des transports 1996/2000; valeurs 1999 Litra



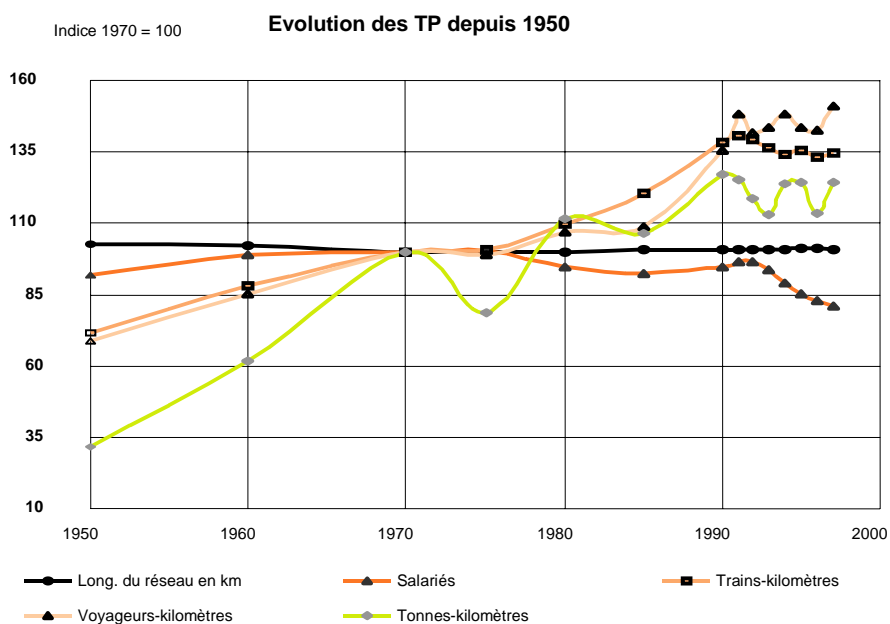


Figure 5: Evolution des principaux indicateurs dans les transports publics suisses (source: Statistique des transports OFT, LITRA)

Compte ferroviaire

La Confédération et les cantons versent environ 1.13 milliards de francs suisse d'indemnités par année pour le trafic régional et l'exploitation de l'infrastructure (sans l'infrastructure des CFF). La préservation de la substance et les coûts d'exploitation non couverts de l'infrastructure des CFF sont payés par la Confédération. Pour l'année 1999 il s'agissait d'un montant de 1.27 milliards de francs suisse. Le compte en 1999 se présentait comme suivant:

Mio. CHF par an en 1999	CFF	Chemins de fer privés	Total
Coûts			
Coûts d'exploitation	4902	1135	6038
Coûts financiers	1538	453	1991
Coûts totaux	6440	1588	8029
Recettes			
Trafic des voyageurs	1604	388	1992
Trafic marchandises	1013	117	1129
Autres recettes	1412	206	1618
Indemnités:			
- Trafic régional (toutes les entreprises) et infrastructure (sans CFF)	683	447	1130
- Infrastructures CFF (seulement confédération)	1273		1273
Total des recettes	5984	1158	7142

(Source: OFS, Compte ferroviaire 1999 ; manquent p. ex. les résultats des contributions des tiers, des sources de revenu supplémentaires, etc.)

En 1999, la Confédération a payé quelque 880 millions de francs au titre de l'indemnisation du trafic régional ferroviaire et routier. Cela correspond à environ deux tiers des indemnités totales versées au trafic régional. Le tiers restant a été payé par les cantons.

1.1.2 Tendances futures

Le produit «chemins de fer» va également être influencé par l'évolution économique, sociale et technique.

Trafic des voyageurs

Pour les TP, la maîtrise du trafic croissant dans les zones d'agglomérations est un des plus intéressants marchés. Les conceptions des RER intègrent des régions de plus en plus étendues, dépassant les frontières cantonales. Dans plusieurs cas, elles dépassent même les frontières nationales. Le développement technique prend la direction de systèmes intégraux, tels que véhicules de structure légère, générant de faibles coûts d'exploitation. Etant donné la croissance des distances, les RER seront de plus en plus appelés à remplir l'intervalle entre train direct et train régional.

Le deuxième marché intéressant est le trafic longues distances. Ses chances résident aussi bien dans une meilleure connexion du réseau suisse des villes que dans le remplacement du trafic aérien sur courtes et moyennes distances. C'est la raison pour laquelle les systèmes de transports à grande vitesse prennent de l'importance. Les potentiels techniques résident notamment dans le perfectionnement des trains à caisses inclinables. A terme, de nouvelles technologies pourraient être appliquées, telles que le chemin de fer à sustentation magnétique ou le concept Swissmetro.

L'importance du trafic de loisirs va continuer à prendre de l'ampleur dans le futur, et cela dans les transports publics également. Ceux-ci pourront augmenter leurs parts de marché grâce à une meilleure gestion de la chaîne de transports et à des formes d'exploitation et de tarifs attractives.

Trafic marchandises

Dans le trafic marchandises, la division accrue du travail à l'échelon international, de nouveaux cycles et formes de production plus rapides et plus fonctionnelles conditionnent les exigences posées à la logistique. La tendance à produire des biens de haute qualité et une logistique «just in time» va se poursuivre. Les marchandises volumineuses, traditionnellement acheminés par le chemin de fer, vont continuer à perdre de l'importance. Il faut que le transport de marchandises par train devienne plus souple et tienne mieux compte des besoins de la clientèle. Dans ce sens, le trafic combiné prend une place prépondérante. Il tire profit des avantages respectifs de la route et du rail sur de longs trajets. Pour que la transition se fasse bien, il est cependant nécessaire que les coûts de production baissent de manière significative et que la qualité de l'offre s'améliore notablement. La formation des convois et les systèmes de gestion de l'exploitation recèlent des potentiels. Or les facteurs de réussite déterminants pour la concrétisation de ces potentiels ne sont pas en premier lieu des systèmes de haute technologie, mais des standardisations et des processus plus efficaces (surtout à la frontière). Les interfaces avec les voies navigables, où les potentiels d'efficience

n'ont pas encore été exploités pour le trafic ferroviaire sillonnant le pays (p.ex. ports lacustres en Italie). L'amélioration de la technique de roulement visant à réduire les émissions sonores est un autre élément important dans cette optique.

Infrastructure

Dans le domaine de l'infrastructure, de grands potentiels résident dans l'amélioration des techniques de guidage et de sécurité. Le nouveau standard international (European Train Control System ETCS) constitue à ce titre la première pierre de standardisations qui permettront aussi une meilleure interopérabilité transfrontalière.

1.2 Cadre et objectifs de la politique des transports

1.2.1 Historique

La politique suisse des transports publics a une histoire mouvementée. Depuis le milieu des années 70, la planification et le financement des transports publics sont inscrits dans une conception globale des transports, qui, avec le FTP, a abouti, en 1998, à une solution prometteuse pour le financement des grands projets. Le tableau ci-dessous en énumère les principaux jalons qui ont marqué ces 30 dernières années.

Année	Événement	Jalons
1974	La Commission pour une conception globale des transports publie ses 40 thèses	Efforts visant à une conception globale intégrée des transports (CGT). C'est la première fois que sont définis le principe de la politique et du financement supramodaux des transports, et la notion de vérité des coûts. Parallèlement, le Compte ferroviaire est publié périodiquement.
1984	Nouvelle transversale principale NHT	Les CFF examinent un nouveau tracé dans le corridor St-Gall-Genève. Le projet est critiqué et finalement abandonné sous cette forme.
1986	RAIL 2000	La conception initiale du corridor de la NHT devient une conception globale suisse du réseau, avec un horaire cadencé intégré (projet RAIL 2000). En 1987, le peuple libère le crédit de 5,4 mia. de CHF. Le cœur de RAIL 2000 est le nouveau tronçon entre Mattstetten et Rothrist. Il permet de ramener la durée du trajet entre Zurich et Berne à moins d'une heure et, ainsi, d'optimiser le système de l'horaire cadencé. La réalisation se fait en deux étapes: la première doit être mise en exploitation en 2004.
1988	PCT (politique coordonnée des transports)	Le projet de politique coordonnée des transports (à l'échelon de la Constitution) échoue. Le souverain refuse le financement commun de la route et du rail.
1990	RER zurichoïse (S-Bahn)	Le RER zurichoïse (S-Bahn), avec la nouvelle gare du Musée national, est inauguré. Le S-Bahn améliore l'offre de TP en instaurant diverses nouvelles liaisons. Création du Zürcher Verkehrsverbund (ZVV, réseau interconnecté de TP).
1992	NLFA / Accord sur le transit avec la CE	En 1983, le Conseil fédéral avait refusé un nouveau tunnel de base à travers les Alpes et, en lieu et place, avalisé la mise à double voie du tunnel du Loetschberg (corridor de ferroutage). En 1992, le peuple, sous la pression de l'afflux croissant des poids lourds, accepte l'arrêté fédéral sur le transit alpin. Celui-ci comprend la construction d'un tunnel de base au St-Gothard et d'un autre au Loetschberg. En contrepartie, la CE garantit à la Suisse son raccordement au réseau européen à grande vitesse. En guise de solution transitoire, la Suisse force la «chaussée roulante».
1996	Révision de la loi	La révision de la loi sur les chemins de fer lance la réforme

Année	Événement	Jalons
	sur les chemins de fer	des chemins de fer, tout d'abord avec une nouvelle répartition des rôles dans le transport des voyageurs par le rail. Le système de la commande en est l'élément central: la Confédération et les cantons commandent ensemble le trafic régional et paient les coûts non couverts. Afin de favoriser la concurrence, certaines prestations peuvent aussi être mises au concours.
1998	FTP	Le peuple accepte le «financement des transports publics» (FTP). Le projet assure le financement des grands projets de RAIL 2000, des NLFA, des raccordements de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau européen à grande vitesse, ainsi que les mesures de réduction de bruit. Le fonds de FTP est alimenté notamment par la «redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations» (RPLP). La Suisse consolide ainsi le financement croisé du rail et de la route.
1999	Réforme ferroviaire 1 et réorganisation des CFF	La réforme ferroviaire 1 poursuit la réforme lancée en 1996. La Confédération désendette les CFF et les transforme en une SA. Les secteurs transports et infrastructure sont séparés sur le plan de l'organisation et de la comptabilité. Dans le trafic marchandises, la Confédération instaure le libre accès au réseau. Elle inaugure aussi un système de prix du sillon propice à une rétribution transparente de l'utilisation de l'infrastructure. La coordination transfrontalière du libre accès au réseau est consigné dans l'Accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE.
1999	Accord sur les transports terrestres avec l'UE	Le peuple accepte l'Accord bilatéral sur les transports terrestres conclu avec l'UE. Le projet prévoit entre autres l'introduction progressive de la limite des 40 tonnes et de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La loi sur le transfert du trafic stipule que le trafic marchandises traversant les Alpes par la route devra être réduit à 650'000 camions par an deux ans après la mise en service du tunnel de base du Loetschberg.
1999	Planification de détail de RAIL 2000, 2 ^e étape	L'OFT s'attaque à la planification de détail de la 2 ^e étape de RAIL 2000. La Confédération intègre tous les principaux partenaires (CFF, UTP, CDTP, etc.) dans le processus.
2001	Politique de transfert du trafic	La Confédération met en vigueur la RPLP le 1.1.2001. Parallèlement, elle instaure la limite des 34 tonnes et octroie les contingents de courses de 40 tonnes et de courses à vide que la Suisse avait convenus avec l'UE. Elle met en route le monitoring de la loi sur le transfert sous la direction de l'OFT.

1.2.2 Objectifs de la politique ferroviaire

La politique ferroviaire suisse est marquée par la réforme des chemins de fer, les programmes d'infrastructure entrant dans le cadre de RAIL 2000, du réseau européen à grande vitesse et des NLFA, ainsi que par la politique de transfert dans le trafic marchandises.

Durant la dernière décennie, la **réforme des chemins de fer** a créé un nouveau cadre réglementaire, avec des répartitions cohérentes des tâches et une volonté de créer une offre de transports publics efficace et régionalement équilibrée. Ses objectifs généraux sont:

- € meilleure efficacité
- € meilleure compétitivité du rail
- € meilleur rapport coût/utilité pour les pouvoirs publics.

Les principaux éléments de la réforme des chemins de fer sont:

Répartition claire des rôles entre les pouvoirs publics et les entreprises de transport: les premiers ont une fonction de surveillance et de régulation.

Objets de la réforme des chemins de fer

Partage des rôles

Ils définissent le cadre de la politique des transports, assurent la disponibilité de l'infrastructure nécessaire et commandent les transports non rentables en vertu de règles claires, préalablement définies.

Répartition claire des rôles entre la Confédération et les cantons: Dans le trafic régional, la Confédération et les cantons commandent les transports ensemble. Les cantons assurent la coordination. La Confédération participe aux coûts du trafic régional sur la base de clés de répartition contraignantes. Dans le futur, une nouvelle approche des rôles, avec une délimitation claire des compétences, devra aussi être instaurée dans le secteur de l'infrastructure.

Accès au réseau

Séparation comptable de l'infrastructure et des transports: elle est une condition sine qua non pour l'accès au réseau.

Concurrence fondée sur la mise au concours: avec le système de concessions instauré dans le transport sur de longues distances ainsi que la commande du trafic régional au bénéfice de l'indemnisation (et du trafic ferroviaire marchandises combiné), la Confédération et les cantons déterminent la desserte de base assurée par les transports publics. La mise en soumission publique des offres donne la possibilité de faire jouer la concurrence. Par cette mesure, les pouvoirs publics visent à améliorer l'efficacité et à réduire les coûts des transports.

Accès au réseau et prix du sillon: l'accès non discriminatoire au réseau est une condition fondamentale pour la concurrence envisagée. L'utilisation de l'infrastructure est rétribuée via le prix du sillon.

Libéralisation du trafic marchandises: le but recherché est un trafic marchandises qui couvre ses coûts à plus ou moins long terme. Parallèlement, l'accès au réseau est possible pour les tiers. Les CFF gèrent le trafic par wagons complets en tant que gestionnaire du système.

Stratégies du
propriétaire

Le rapport des propriétaires aux diverses entreprises de chemins de fer a une importance particulière. La Confédération, propriétaire des CFF, ainsi que les cantons, actionnaires principaux des chemins de fer privés, ont élaboré à cet effet des stratégies appelées «stratégies du propriétaire» dans lesquelles ils fixent les objectifs stratégiques de «leurs» entreprises.

La réforme des chemins de fer n'est pas encore achevée. En ce moment, plusieurs projets sont en cours, qui en initient les prochaines étapes (voir partie IV chap. 3.3.2.).

Politique en matière
d'infrastructure

Outre la réforme des chemins de fer, la modernisation de l'infrastructure ferroviaire est un pilier central pour la mise à disposition d'une offre attrayante. Avec les grands projets des 1^{re} et 2^e étapes de RAIL 2000, les NLFA et les raccordements au réseau européen à grande vitesse, la Confédération veut continuer à améliorer les conditions propres à augmenter de manière significative l'attrait et la capacité de l'offre ferroviaire. Cela vaut aussi bien pour le réseau suisse de transport de voyageurs (trafic sur de longues distances, trafic d'agglomération, RAIL 2000), que pour le transport de marchandises et de personnes à travers les Alpes (NLFA). Le financement des grands projets s'effectue par l'intermédiaire du nouveau fonds FTP.

Politique de transfert

La loi sur le transfert constitue la base des mesures d'accompagnement à l'aide desquelles le trafic marchandises devra être transféré de la route au rail. Elle est la seule loi qui prescrive un objectif quantitatif concret. Celui-ci touche le trafic à travers les Alpes (réduction du trafic lourd transitant par les Alpes à 650'000 poids lourds par année). Dans le trafic ferroviaire, ce sont les mesures d'encouragement favorisant le trafic combiné qui viennent au premier plan. La Confédération veut atteindre cet objectif de transfert dans le trafic ferroviaire en subventionnant l'utilisation de l'infrastructure, en comblant certains déficits d'exploitation, en instaurant une meilleure coordination internationale et en réalisant les NLFA.

1.2.3 Législation des TP en Suisse

La compétence de la Confédération découle de l'article 87 de la Constitution fédérale. Avec la révision de la loi sur les chemins de fer en 1996 et la réforme des chemins de fer 1 de 1999, le Parlement et le Conseil fédéral ont entériné les lois et ordonnances énumérées ci-après. Celles-ci sont également des documents de référence importants pour le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

Loi/ordonnance	Articulations principales
Loi sur les chemins de fer; modification	Concession et accès au réseau, surveillance, planification, construction et exploitation, financement (indemnités, aides financières), séparation de l'infrastructure et du transport, comptabilité.
Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par routes (loi sur le transport de voyageurs); modification	Régale du transport des voyageurs, procédure d'homologation.
Loi fédérale sur les transports publics; modification	Obligation de transporter dans les transports publics.
Loi sur les chemins de fer fédéraux (LCFF)	Capital-actions et actionnaires, convention sur les prestations et plafond des dépenses, organes, responsabilités, comptabilité.
Arrêté fédéral sur le refinancement des chemins de fer fédéraux	Désendettement des CFF (p.ex. capital de dotation, caisse de pension).
Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV)	Régale du transport des voyageurs, types de transport, concessions, procédures, compétences.
Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités, OIPAF)	Prestations à indemniser, offres de trafic régional, procédure de commande, conditions pour les indemnités, aides financières.
Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)	Réglementation des entreprises suisses et concessionnaires ainsi que des entreprises étrangères, principes de l'accès au réseau, convention sur l'accès au réseau, prix du sillon, surveillance.

Parmi les autres documents importants, on peut citer les conventions de prestations et la Stratégie du propriétaire des CFF ainsi que les conventions d'offres et les crédits de programme convenus avec les ETC. Les conventions de prestations entre la Confédération et les CFF règlent le mandat de prestations et le cadre financier pour une période de 4 ans.

Les documents de référence concernant la planification de l'infrastructure et la politique de transfert du trafic sont les arrêtés fédéraux

correspondants (RAIL 2000, NLFA) ainsi que la loi sur le transfert du trafic.

1.3 Politique ferroviaire de l'UE

1.3.1 Historique

La politique des transports de l'UE gagne en importance de par le programme de marché intérieur lancé en 1985 et le recours en carence du Parlement européen. La Commission de l'UE a élaboré plusieurs rapports stratégiques et directives, qui ont un impact décisif sur la réforme des chemins de fer en Europe. Cette politique est également poursuivie dans les plus récents documents. L'UE mise sur le rail comme pilier de base d'une politique des transports répondant aux impératifs du développement durable.

Année	Événement	Jalons
1986	Conception TEN	La Commission européenne présente une conception de réseaux transeuropéens de transport (liaisons internationales de transport). Le programme des transports ferroviaires présente les grands projets internationaux (notamment la modernisation des lignes européennes à grande vitesse). Mais le financement en incombe essentiellement aux Etats membres.
1991	Directive 91/440	Cette directive est le point de départ de la réforme ferroviaire européenne; elle demande la séparation comptable de l'infrastructure et du transport ainsi que l'accès au réseau pour les compagnies ferroviaires opérant sur le plan international. L'élément central est l'accès au trafic combiné que l'UE promeut par des programmes spéciaux. La réforme des chemins de fer est expéditive surtout en Grande-Bretagne et en Allemagne, mais elle est appliquée de manière variable.
1992	Livre blanc de la mobilité durable	Le Livre blanc est la nouvelle référence conceptuelle d'une stratégie intégrée des transports à l'échelon communautaire. Pour la première fois, une grande importance est accordée à l'environnement (mobilité durable). Les chemins de fer prennent une place importante dans ce contexte.
1994	Conseil d'Essen	Signal de départ de la réalisation accélérée de 14 projets d'infrastructure prioritaires dans le cadre du TEN. Conformément aux idées maîtresses d'une mobilité durable, l'accent est mis sur les voies ferroviaires.
1995	Directive sur la régulation des chemins de fer	Les directives 95/18 et 95/19 créent les fondements de l'octroi d'autorisations d'exploiter à des entreprises ferroviaires ainsi que l'attribution et la rétribution de prestations d'infrastructure.
1996	Livre blanc des chemins de fer	La Commission de l'UE publie son Livre blanc sur la revitalisation des chemins de fer. Elle propose un paquet complet porteur de plus d'efficacité, de concurrence et d'interopérabilité transfrontalière.
1998	Livre blanc de la fixation des prix de transport	L'UE fixe le principe de la formation des prix pour tous les modes de transport sur la base des coûts marginaux sociaux (internalisation des coûts externes).
2001	'Railway Package'	L'UE publie plusieurs directives qui poursuivent l'adaptation de la réforme en cours des chemins de fer. Parallèlement, elle publie une directive sur l'amélioration de l'interopérabilité transnationale.
2001	Livre blanc de la politique des transports 1)	L'UE présente les grands axes de sa future politique des transports. Le développement du chemin de fer y est un élément central. Pour la première fois est énoncé le principe de la dissociation de la croissance du transport et de la croissance économique ainsi que la possibilité de financements croisés entre la route et le rail.

1) Commission of the European Communities, 2001, White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, Bruxelles.

1.3.2 Les piliers centraux

Avec le ‚Railway Package‘ et son nouveau Livre blanc «Politique des transports», l'UE a dessiné les contours du développement futur de sa politique ferroviaire. La politique européenne des transports veut continuer à accélérer en priorité la modernisation du rail. Pour ce faire, elle mise sur les mesures suivantes:

Développement des entreprises ferroviaires de la Communauté (Directive 2001/12 CEE relative à la modification de la Directive 91/440): elle différencie les droits d'accès à l'infrastructure accordés à des tiers, à savoir aussi aux services en lien avec le rail, et demande un poste indépendant d'adjudication des sillons horaires. La séparation juridique entre infrastructure et transport y figure sous la forme d'une ‚formulation potestative‘.

Octroi d'autorisations à des entreprises ferroviaires (Directive 2001/13 CEE concernant la modification de la Directive 95/18): elle étend les principes de l'autorisation à toutes les entreprises opérant dans le secteur ferroviaire et exige une meilleure coordination et information.

Répartition de la capacité d'infrastructure du chemin de fer, perception d'indemnités pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et attribution de certificats de sécurité (Directive 2001/14 CEE): cette réglementation est une nouvelle version de l'ancienne Directive 95/19. Elle demande un système uniforme de prix du sillon, aligné sur les coûts variables, l'ampleur des recettes et les coûts externes. L'attribution de capacités d'infrastructure doit se faire de manière transparente; leur commerce est interdit.

Interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (Directive 2001/16): elle est liée à la Directive 96/48 (réseau à grande vitesse) et en étend le champ d'application. La base de son application est un modèle de niveaux ainsi que l'établissement de spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) et des procédures d'examen pour les divers systèmes sectoriels.

1.4 Mesures à prendre au niveau du plan sectoriel

1.4.1 Mesures à prendre au niveau de la politique des transports

Les principes fondamentaux formulés dans la partie III à l'échelon des transports considérés dans leur globalité constituent la base des mesures à prendre et des principes à appliquer dans le trafic ferroviaire: dans le futur, le trafic ferroviaire devra pouvoir endosser davantage son rôle de pilier de la desserte de base et de la stratégie de transfert des transports. Pour cela, il doit disposer de capacités suffisantes et opérer de manière à la fois attrayante et efficace. Mais il doit aussi disposer d'instruments de financement, de planification et de contrôle transparents.

Au niveau de la politique des transports publics, les efforts actuels visant à les réformer (poursuite de la réforme des chemins de fer), les planifications en cours de l'infrastructure et l'application de la loi sur le transfert du trafic forment les principales pierres angulaires des actions futures. On peut en déduire que les mesures à prendre sont les suivantes:

- € Poursuite de la réforme des chemins de fer: la Confédération doit poursuivre les réformes engagées en coordination avec le droit européen. Viennent au premier plan: l'accès au réseau, l'égalité entre les CFF et les autres entreprises de transport ainsi que la répartition transparente des tâches entre la Confédération et les cantons sur le plan de la propriété, de la planification et du financement.
- € Application et perfectionnement de la planification des infrastructures: la Confédération donne corps à l'infrastructure ferroviaire sur la base des planifications et des projets en cours – en coordination avec sa politique d'organisation du territoire – en mettant l'accent sur les points suivants: raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau international à grande vitesse, meilleure mise en réseau des villes suisses et mise en valeur des systèmes de RER (trafic d'agglomération).
- € Financement du trafic d'agglomération: la Confédération doit mettre en place les conditions institutionnelles et financières propres à assurer l'extension du trafic d'agglomération public et réunir les moyens financiers nécessaires en collaboration avec les cantons.
- € Transfert du trafic marchandises: la Confédération doit atteindre, dans les délais impartis, les objectifs de transfert fixés dans la loi y relative. A cet effet, elle doit appliquer de manière efficace les mesures engagées (d'abord dans le trafic marchandises à travers les Alpes). L'amélioration de la qualité du transport de marchandises par le rail est un facteur capital.
- € Maintien du niveau de sécurité et amélioration de l'efficacité écologique de l'ensemble des transports publics.
- € Adaptation accrue des transports publics aux nécessités du trafic de loisirs.

Le plan sectoriel doit présenter les éléments de base stratégiques dans sa partie conceptuelle et les projets spatiaux concrets, qui aident à donner corps aux axes de développement présentés, dans la partie consacrée aux objets. La carte ci-après des problèmes donne un aperçu de la répartition géographique des mesures à prendre.

1.4.2 Concrétisation spatiale: carte des problèmes / surcharge

La carte des problèmes,
base importante

La carte des problèmes et la carte «Vue d'ensemble des goulets d'étranglement en 2020» donnent un aperçu des champs de problèmes importants sur le réseau ferré actuel. La dernière citée fournit des indications sur les points concrets dans lesquels des améliorations pourraient s'ancrent tant en ce qui concerne l'adaptation du réseau ferroviaire que les mesures de protection dans le secteur environnemental. En revanche elle ne parvient que dans une certaine mesure à mettre en

évidence les interdépendances complexes entre les capacités existantes et les offres concrètes. Elle a donc en premier lieu un caractère illustratif. La carte des problèmes, elle, repose sur les données de base fournies par les exploitants des infrastructures. D'ici à l'approbation de la partie sectorielle, des indications supplémentaires viendront compléter les deux cartes mentionnées. Voici maintenant les critères analysés:

Exposition au bruit	La carte des problèmes présente l'ensemble des communes dans lesquelles 500 personnes au moins sont exposées à des émissions sonores dépassant la valeur limite d'immission inscrite dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit. On y distingue trois catégories: 500 à 2'000 personnes touchées; 2'000 à 5'000 personnes touchées; 5'000 à 20'000 personnes touchées.
Effet de morcellement	<p>L'effet de morcellement du chemin de fer apparaît dans les zones urbaines et dans l'espace naturel. Dans ce dernier, la fragmentation du paysage – abstraction faite des atteintes directes aux biotopes – est le plus grand problème posé à la faune et à la flore. Le chemin de fer peut être une barrière considérable pour les bêtes. Néanmoins, le trafic ferroviaire ne perturbe pas tous les corridors à gibier de la même façon. Ceux qui figurent sur la carte des problèmes présentent donc uniquement un potentiel d'atteintes.</p> <p>Dans les zones urbaines, le problème principal du chemin de fer est le bruit. Celui-ci est pris en considération par le «secteur partiel bruit». L'OFT renonce donc à faire une analyse plus poussée de l'effet de morcellement dans les zones urbaines. Cela d'autant plus que les lignes de chemin de fer existent depuis fort longtemps et que les passages à niveau, les passages inférieurs ainsi que les structures couvrant les voies peuvent atténuer cet effet de morcellement.</p>
Accessibilité	<p>L'accessibilité est un bon indicateur pour évaluer la qualité de l'offre des TP. Les agglomérations à forte densité de population sont les mieux desservies. En général, la qualité de la desserte par les TP décroît en proportion de la baisse de la densité d'habitants. Indépendamment de cette densité, toutes les régions de la Suisse disposent d'une qualité de desserte minimale, préalablement définie. Dans ce domaine, la carte des problèmes est encore incomplète et sera complétée avant son approbation.</p> <p>Seules quelques communes du sud de la Suisse (GR/TI), du Valais ainsi que dans les cantons de Fribourg, du Jura, de Soleure, d'Argovie et dans la partie nord du canton de Schaffhouse sont mal desservies par le chemin de fer. En revanche, il existe quelques régions que celui-ci dessert bien, certes, mais qui sont assez mal raccordées au réseau ferroviaire général. Il s'agit en l'occurrence de zones rurales à l'écart des grands axes de communication. Ce critère sera être pris en compte dans la carte des problèmes d'ici à l'approbation de la partie conceptuelle.</p>
Risque d'accidents	Les considérations relatives au risque d'accidents se limitent au trafic marchandises et aux risques qui en découlent. Des accidents impliquant des marchandises dangereuses mettent en danger les riverains des lignes ferroviaires, les personnes se trouvant dans les gares ainsi que les passagers de trains de voyageurs touchés par de tels accidents. De plus,

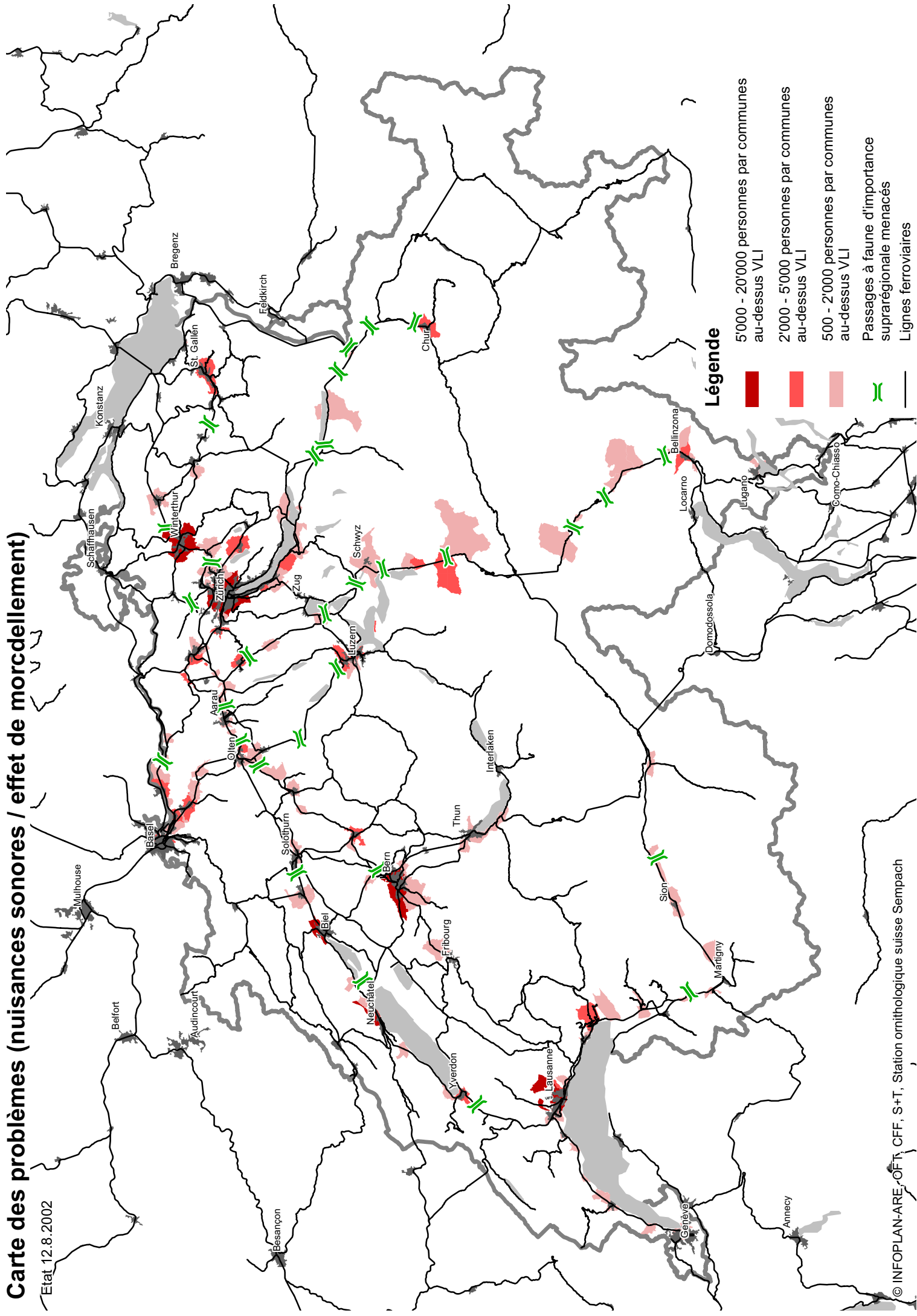
un accident peut atteindre des cours d'eau ou la nappe phréatique, et avoir ainsi des conséquences sur les réserves d'eau potable. Ce critère va être pris en compte dans la carte des problèmes.

Surcharge

Il y a surcharge (insuffisance de capacité) lorsque l'offre de sillons ne parvient pas à couvrir la demande de trafic des voyageurs et de trafic marchandises. Les commentaires relatifs aux surcharges reposent sur la conception du réseau des CFF à l'horizon 2020. Cette conception part du fait que la 1^{re} étape de RAIL 2000, la 2^e partie du tunnel du Zimmerberg, la boucle à double voie de Rotkreuz ainsi que les tunnels de base du Loetschberg, du St-Gothard et du Ceneri sont réalisés (voir aussi le plan sectoriel AlpTransit).

Carte des problèmes (nuisances sonores / effet de morcellement)

Etat 12.8.2002



Légende

- 5'000 - 20'000 personnes par communes au-dessus VLI
- 2'000 - 5'000 personnes par communes au-dessus VLI
- 500 - 2'000 personnes par communes au-dessus VLI
- Passages à faune d'importance suprarégionale menacés
- Lignes ferroviaires

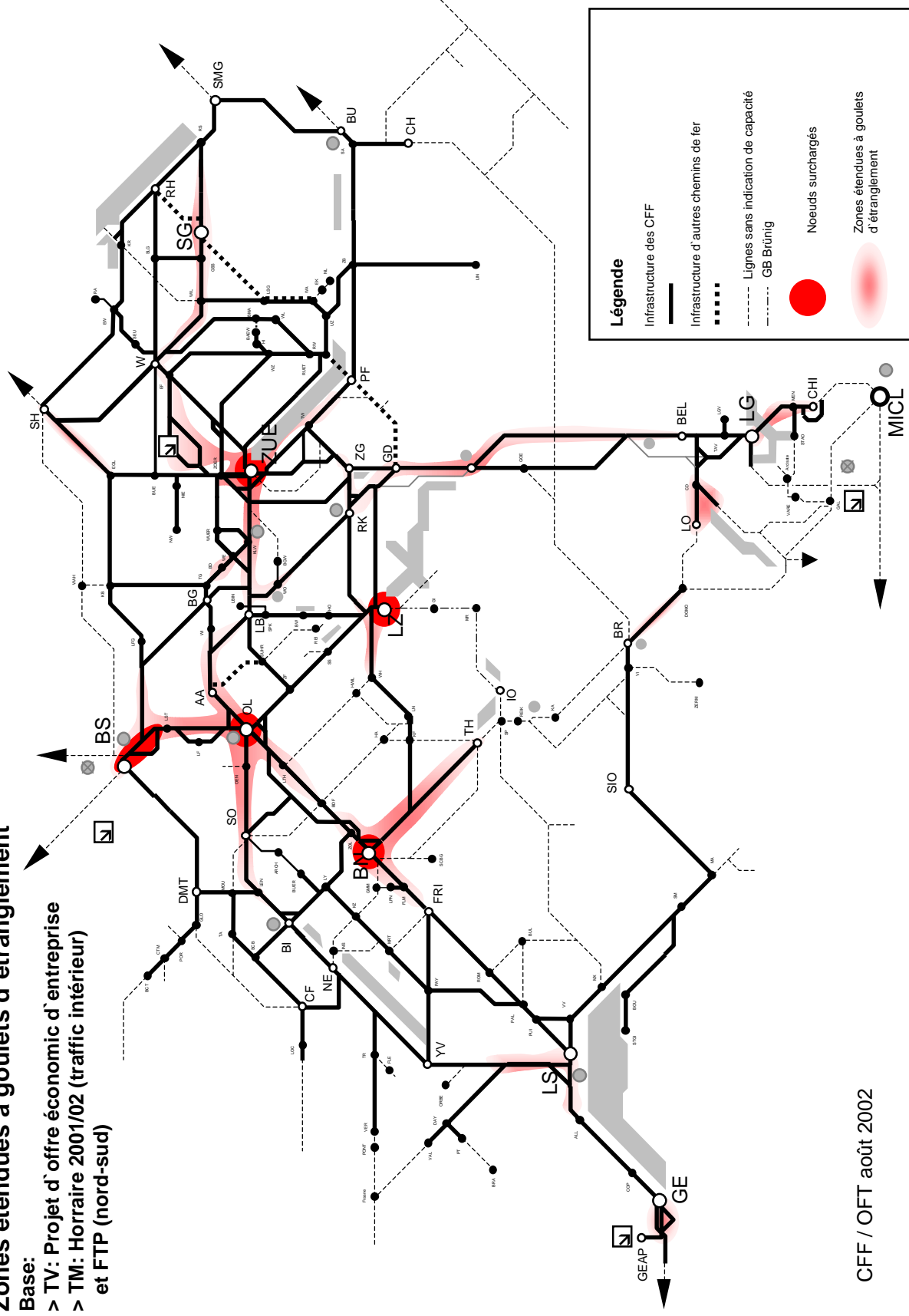
Noeuds surchargés

Zones étendues à goullets d'étranglement

Base:

> TV: Projet d'offre économique d'entreprise

> TM: Horraire 2001/02 (trafic intérieur)
et FTP (nord-sud)



2. INDICATIONS GÉNÉRALES

Dans ce chapitre, l'OFT décrit les conditions générales entourant le transport public des voyageurs, le trafic ferroviaire de marchandises ainsi que l'infrastructure ferroviaire. Ces conditions s'alignent sur la stratégie du DETEC ainsi que sur le cadre général décrit dans la partie III. Les principes fondamentaux formulés plus loin forment la base stratégique et conceptuelle des transports publics. Ils sont la «charnière» entre les principes fondamentaux d'ordre supérieur inscrits dans la partie III et les conditions relevant de la politique sectorielle décrites au chapitre 3 de la partie IV.

Les principes généraux appliqués au transport des voyageurs et à l'infrastructure valent pour les transports publics aussi bien ferroviaires que routiers relevant de la compétence de l'OFT.

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Compétence de l'OFT

L'Office fédéral des transports (OFT) a la compétence de fixer les conditions cadres et de superviser les transports publics ainsi que l'accès au marché des transports routiers à caractère commercial. Ces tâches sont structurées et réalisées grâce à une série d'instruments, parmi lesquels on peut mentionner les conventions de prestations avec les entreprises de transport, la commande et l'indemnisation du trafic régional et du trafic marchandises, ainsi que les décisions concernant les investissements. Mais d'autres instruments sont également importants pour l'exécution: concessions, licences, homologations d'installations et de matériel roulant, réglementations de l'accès au réseau, audits auprès des entreprises de transport ainsi que la promulgation de prescriptions de circulation et de dispositions d'exécution.

Stratégies de l'OFT

Pour adapter les transports publics, l'OFT a élaboré sa propre stratégie. Celle-ci s'oriente sur la stratégie du DETEC et sur les principes supramodaux. Les éléments des stratégies ayant des incidences sur l'organisation du territoire forment la base des principes généraux présentés ici pour les transports publics.

Pour leur application, l'OFT veut adopter une position proactive et assumer encore davantage son rôle de régulateur et d'organe de supervision. A cet effet, il dispose principalement des instruments suivants:

- ∄ Un cadre de politique réglementaire afin de garantir un accès non discriminatoire au réseau. Il faut poursuivre la séparation organisationnelle des prestations d'infrastructure et des prestations de transport dans les diverses entreprises. Le but est de continuer à optimiser le libre accès au marché, de réaliser la transparence des coûts et, parallèlement, de préserver les synergies entre les entreprises intégrées.
- ∄ Des instruments transparents de planification et de financement afin de garantir une infrastructure fonctionnelle et répondant aux besoins à

plus long terme. Parallèlement, il faut poursuivre le développement de l'interopérabilité sur les plans technique, de l'exploitation et du droit réglementaire en accord avec les efforts internationaux.

- ∄ Un pilotage efficace des processus sécuritaires dans les procédures d'approbation et en vue d'une meilleure surveillance de la sécurité dans l'exploitation. Les TP doivent pouvoir maintenir leur haut standard de sécurité et de respect de l'environnement comparativement aux autres modes de transport.
- ∄ Des analyses des effets axées sur les objectifs ainsi que des mécanismes de contrôle garantissent que les moyens financiers de la Confédération seront utilisés le plus efficacement possible.

Principes fondamentaux

Les principes généraux énumérés ci-après sont subdivisés en trois groupes: trafic des voyageurs, trafic marchandises et infrastructure. Ils sont concrétisés au chapitre 3 «Conditions relevant de la politique sectorielle». Les trois secteurs cités sont coordonnés les uns aux autres. Les stratégies sectorielles ciblant le trafic des voyageurs et le trafic marchandises définissent les exigences posées à l'infrastructure. L'OFT tient systématiquement compte de ces interfaces au niveau de la planification, de l'exploitation et de la surveillance.

P R I N C I P E S

Trafic des voyageurs

Desserte de base

1. L'OFT veille (sur mandat de la Confédération) à ce qu'une desserte de base couvrant l'ensemble du territoire soit assurée. L'offre de base est commandée par les pouvoirs publics lorsqu'elle ne se réalise pas en vertu des règles du libre marché ou qu'elle n'est pas englobée dans le concessionnement du trafic longues distances.

Trafic national longues distances

2. L'offre de trafic longues distances est réglée dans le cadre de la concession de trafic longues distances (avec les CFF). La concession en vigueur est valable jusqu'en 2007. Dans le cadre de celle-ci, l'OFT fixe des conditions (p.ex. à propos de l'offre minimale, de la durée d'exploitation des offres, des arrêts).
3. L'autorisation d'accéder au réseau et, dans le cas de trajets réguliers, la concession définissent l'accès au réseau dans le trafic longues distances. Jusqu'en 2007, ce sont les CFF qui détiennent cette concession. L'accès au réseau est octroyé à de nouvelles entreprises lorsque leurs offres supplémentaires ne concurrencent pas des offres existantes. Si le contexte l'exige, ou si l'on escompte des avantages nets sensibles, la concession de trafic longues distances pourra être mise au concours dès 2007. L'OFT examinera en temps utile les

avantages et les inconvénients qui en découlent. Il tient compte à cet égard des avantages d'une offre intégrant le transport longues distances.

4. Avec RAIL 2000, les NLFA et les raccordements au réseau à grande vitesse, la Confédération veut améliorer les liaisons sur les réseaux urbains suisse et étranger, créer des capacités suffisantes et revaloriser le «trafic d'agglomération».

Trafic international longues distances

5. A la faveur du raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, ces 10 à 20 prochaines années, il faudra réduire à 2 ou 3 heures la durée des trajets entre les grandes villes suisses et les métropoles des pays voisins. S'agissant des destinations ralliées en 8 heures environ, il faudra offrir des liaisons de nuit attrayantes.
6. Pour les destinations éloignées, il faut privilégier la combinaison train/avion plutôt que voiture/avion. L'aéroport national de Bâle/Mulhouse et l'aéroport de Milano Malpensa doivent être raccordés au rail. Sur les liaisons actuelles, il faut améliorer la desserte aux heures de moindre affluence et le confort des correspondances. Il en va de même pour la desserte des aérodromes régionaux par les transports publics.

Trafic régional

7. Le trafic régional a une fonction de desserte capillaire. Il doit offrir au moins une cadence horaire sur tout le territoire. Il est possible de le concentrer si la demande le justifie. Pour déterminer la desserte minimale, on continue à se référer aux principes inscrits dans l'OIPAF²³ (nombre de correspondances et nécessité de la desserte). Leur développement doit être poursuivi; il faut, par exemple, définir des tarifs minimaux afin de favoriser des solutions flexibles (p.ex. systèmes de bus à la demande tels que PubliCar). La possibilité pour les cantons de pratiquer des tarifs inférieurs aux tarifs minimaux grâce à des offres de plus grande envergure doit être inscrite dans le droit.
8. Le trafic régional est commandé par la Confédération et les cantons. Une mise au concours publique des offres est effectuée lorsqu'elle contribue à en élever la qualité et à améliorer l'efficacité des moyens en jeu. Afin de favoriser un standard de qualité uniforme dans les soumissions, l'OFT développe un modèle de soumission et en définit les conditions cadres.
9. Les coûts planifiés non couverts sont indemnisés conjointement par la Confédération et les cantons sur la base des dispositions de la loi sur les chemins de fer et des ordonnances sur le trafic régional. Dans des cas spéciaux, il est possible de commander et d'indemniser des trains dans le créneau du trafic des trains directs (trains accélérés, liaisons

²³ Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités, OIPAF RS 742.101.1)

tangentielles).

10. Dans le futur, pour certaines offres, l'engagement financier de la Confédération dans le trafic régional devra s'orienter davantage sur des critères complémentaires, axés sur la demande. L'OFT envisage de développer des valeurs indicatives différenciées par régions et formes de desserte. Celles-ci définissent la densité de l'offre jusqu'à laquelle la Confédération participe au financement de l'indemnisation. A l'avenir, la gestion des moyens financiers nécessaires pour l'infrastructure du trafic régional s'effectuera via des budgets globaux.
11. Le trafic régional s'intègre dans l'horaire cadencé du trafic national sur de longues distances, lequel a la priorité.
12. Le trafic régional international dans les régions limitrophes est soutenu de la même façon que le trafic régional national. Les coûts produits doivent être ventilés en fonction des intérêts en présence ou des accords bilatéraux.

Trafic local

13. A priori, la commande et le financement du trafic local incombent aux cantons et aux communes, ou à la région de transport touchée, ou encore aux futurs organes responsables des agglomérations.

Trafic d'excursion

14. L'infrastructure et l'exploitation du trafic d'excursion sont soumis au contrôle et au régime de la concession relevant de la compétence de la Confédération. L'offre proprement dite est cependant soumise au libre marché. Ni indemnités, ni charges d'exploitation telles que des offres minimales, des durées d'exploitation minimales et ainsi de suite ne sont prescrites pour les lignes du trafic d'excursion.

La navigation et les téléphériques font partie des installations de transport touristiques. Les principes formulés plus haut s'y appliquent. Il existe de rares exceptions (p.ex. Walensee – Quinten), où ces moyens de transport remplissent une fonction de desserte. Pour les installations de transport touristiques, la Confédération adopte une politique de concession restrictive. Le but est de créer, dans les régions touristiques, un équilibre entre les zones très fréquentées et desservies par des moyens mécaniques et les espaces de détente.

Les objectifs généraux suivants prévalent:

- Eviter de desservir des espaces naturels ayant une valeur particulière; limiter la desserte mécanique de la haute montagne à quelques régions se prêtant particulièrement bien au tourisme de masse et situées à proximité de grandes stations touristiques;
- Concentrer la desserte de zones supplémentaires sur des zones en développement présentant un intérêt particulier.
- Autres objectifs: promouvoir une planification judicieuse de la desserte, garantir une construction et une exploitation ménageant le paysage et encourager des entreprises économiquement saines

et autofinancées. A cet égard, on prend en compte les intérêts du développement territorial, de la politique régionale et de la protection de la nature et du paysage, et on les coordonne avec la politique touristique.

«Trafic d'agglomération»

15. La législation sur les transports publics ne connaît pas la notion de «trafic d'agglomération». L'OFT définit le «trafic d'agglomération» en premier lieu comme le transport régional et local à l'intérieur d'agglomérations statistiquement définies.
16. Pour maîtriser la mobilité croissante, la Confédération renforce son engagement dans le «trafic d'agglomération» public. A cet effet, elle envisage de participer davantage au financement de l'infrastructure (voir stratégie d'infrastructure). L'indemnisation des transports ayant le caractère d'une desserte locale dans les villes reste en revanche l'affaire des communes/cantons ou des organes responsables des agglomérations.
17. Là où se situe l'intérêt de la Confédération ou sa politique d'organisation du territoire, l'OFT examine, dans le cadre des possibilités financières, l'éventualité d'une participation à la commande et à l'indemnisation de transports se situant à l'interface entre le trafic régional et le trafic local. Pour répartir les moyens financiers, l'OFT élabore à cet effet des critères différenciés suivant les régions, et utilise la marge de manœuvre offerte par la législation.

Trafic de loisirs

18. Le trafic de loisirs recouvre tous les types de transport décrits. L'OFT s'engage en faveur d'une augmentation de la part des TP dans ce segment.
19. Une gestion optimale de la chaîne des transports publics est particulièrement importante: dans la formulation de sa vision de l'offre ainsi que dans l'examen des demandes de concession, l'OFT tient compte des nécessités du trafic de loisirs. Dans les limites de ses compétences, il favorise de bonnes correspondances entre les transports locaux, régionaux, longues distances et internationaux.
20. L'OFT encourage des offres novatrices de trafic des voyageurs (p.ex. en vue d'améliorer les chaînes de transport) répondant aux besoins, en s'engageant sur le plan institutionnel, financier ou technique.

P R I N C I P E S

Trafic marchandises

Généralités

1. L'OFT s'engage en faveur de la poursuite de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises. Le but à moyen terme est de le rendre compatible aux directives actuelles de l'UE 2001/12-14/CEE.
2. A moyen et long terme, les interventions de l'Etat en vue de promouvoir le transport ferroviaire de marchandises doivent se limiter au financement initial d'investissements ainsi qu'à la mise en place des conditions cadres propres à garantir la compétitivité du rail par rapport à la route.
3. En vue de satisfaire à la loi sur le transfert du trafic, l'OFT travaille à l'amélioration constante de la qualité dans le transport ferroviaire transfrontalier de marchandises. A court et moyen terme, la Confédération soutient en particulier le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. Les subventions sont limitées dans le temps et servent de «coup de pouce» en vue d'augmenter la compétitivité du rail. Elles ne doivent pas être discriminatoires ni provoquer des distorsions de la concurrence. Pour toutes les subventions, l'OFT formule des objectifs vérifiables et en supervise la réalisation au moyen d'analyses d'efficacité.

Règles de fonctionnement du marché

4. L'accès au réseau est garanti aux tiers. Pour les compagnies ferroviaires internationales, il s'effectue en vertu des réglementations légales suisses compatibles avec l'UE.
5. Pour la revalorisation du trafic marchandises de valeur sur les tronçons à capacité limitée, il existe des marges de manœuvre aux niveaux de la planification et de l'organisation. Celles-ci doivent être mises à profit dans l'optique d'une meilleure équité entre trafic des voyageurs et trafic marchandises.

Financement

6. Dans une phase transitoire, les transports combinés non rentables²⁴ sont mis au concours, commandés et indemnisés par la Confédération. L'adjudication est basée sur la comparaison des offres reçues par étalonnage des performances.
7. L'OFT envisage d'augmenter l'efficacité des subventions affectées au trafic combiné²⁵ et au trafic par wagons complets²⁶ en s'appuyant sur

²⁴ En font actuellement partie le «trafic combiné non accompagné» (TCNA) et la «chaussée roulante» (CR).

²⁵ Indemnités et subventionnement du prix du sillon pour TCNA, CR

un processus de controlling péremptoire, et de réduire les subventions par le moyen de la perception de la RPLP intégrale dès l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg.

8. En complément, la Confédération soutient le financement d'investissements servant au trafic marchandises. En font partie les voies de raccordement ainsi que les terminaux et les infrastructures de transbordement en Suisse et à l'étranger. Le résultat de ces investissements fait l'objet d'une surveillance reposant sur des critères préalablement définis. La participation financière de la Confédération présuppose un marché potentiel suffisant et un financement de base approprié des requérants.

P R I N C I P E S

Infrastructure

Idées maîtresses

1. L'OFT vise une répartition claire des rôles entre la Confédération, les cantons/régions et les ET. Sa stratégie repose sur des processus de planification et de financement uniformes, sur l'engagement efficace des moyens financiers à disposition et sur la répartition équitable des charges d'infrastructure entre la Confédération, les cantons et les ET.
2. L'OFT veut créer des structures transparentes dans l'optique d'une gestion efficace, du financement et de l'extension de l'infrastructure existante en fonction des besoins. Des processus de planification transparents et en plusieurs étapes favorisent une extension opportune de l'infrastructure et sa coordination avec les autres modes de transport. Avec la 2^e étape de RAIL 2000 et la planification des raccordements au réseau européen à grande vitesse, l'OFT veut inscrire l'extension future de l'infrastructure ferroviaire dans une vision de l'offre qui soit claire et adaptée aux besoins.
3. Les intérêts du trafic des voyageurs et marchandises doivent être considérés sur un pied d'égalité dans l'utilisation et le développement de l'infrastructure. A moyen et long terme, cela devrait aboutir à un désenchevêtrement partiel des infrastructures du trafic des voyageurs et du trafic marchandises.

Objectives institutionnelles et partage des rôles

4. Dans l'optique d'une répartition transparente des compétences entre la Confédération et les cantons, l'infrastructure du réseau ferroviaire est subdivisée en un réseau de base et un réseau complémentaire.

²⁶ Subventionnement du prix du sillon

5. La Confédération est responsable du réseau de base. Dans le cadre de conventions de prestations passées avec les exploitants des infrastructures, elle en règle et en finance l'extension, l'exploitation et l'entretien. Elle assure en parallèle la coordination sur le plan technique et de l'exploitation, dirige les procédures d'autorisation et supervise les entreprises de transport.
6. Les cantons ou des organismes appropriés commandent le réseau complémentaire. Ils sont responsables de sa planification et de son financement.
7. Le réseau est attribué au réseau de base ou au réseau complémentaire selon sa fonction sur le plan des transports (réseau de trains directs, relations marchandises, fonction de réseau) ainsi que de la desserte (accessibilité de villes, de régions).

Financement

8. Le financement des réseaux de base et complémentaire présente six axes:
 - € Le prix du sillon, rétribution des coûts directs de l'utilisation de l'infrastructure, en constitue la base. Il garantit un financement de base par les entreprises de transport répondant au principe de causalité. Actuellement, les prix découlent des coûts directs (coûts marginaux) ainsi que d'une contribution de couverture des transports. Cette dernière est fonction du montant des recettes. A l'avenir, les prix devront être différenciés davantage en fonction de critères de sécurité, d'impact sur l'environnement et de qualité. Parallèlement, l'OFT veut rembourser une partie des gains de productivité résultants, via une baisse des prix du sillon. Les subventions accordées actuellement sur les prix du sillon pour tous les transports de marchandises sont limitées dans le temps en vertu des principes fondamentaux de la stratégie du trafic marchandises.
 - € La réglementation des besoins financiers du réseau de base s'effectue par des conventions de prestations avec les ET. Les moyens financiers proviennent du budget ordinaire. Sur le fond, les conventions de prestations découlent de la primauté du «financement des programmes». Cela signifie que la Confédération fixe des objectifs et des standards d'aménagement; l'application concrète demeure entre les mains des ET; il est volontairement renoncé à l'établissement de «listes de projets». Pour la surveillance, la Confédération demande des comptes prévisionnels transparents.
 - € La réglementation de la couverture des besoins financiers du réseau complémentaire s'effectue par des contributions globales aux cantons/organismes selon une clé de répartition uniforme à définir. La répartition des charges entre la Confédération et les cantons découle du principe de la neutralité du budget.
 - € Le financement des grands projets (RAIL 2000, 1re et 2e étapes, NLFA, jonctions avec le TGV Suisse orientale et occidentale,

mesures anti-bruit) passe par le fonds FTP. Ces projets sont clairement séparés des programmes financés par d'autres sources (conventions de prestations Confédération - CFF, crédit-cadre ETC).

- € Actuellement en discussion, les moyens supplémentaires de financement du «trafic d'agglomération» public sur le réseau de base doivent passer par les instruments de financement actuels. Une fois réalisée la réforme ferroviaire 2, entrent en ligne de compte à cet effet les conventions de prestations, autrement dit le budget ordinaire. En l'occurrence, il va s'agir d'appliquer les principes de décentralisation des tâches et de financement des programmes inscrits dans la Nouvelle Péréquation Financière (NPF). Les «programmes d'agglomérations» sont la base de l'adjudication des moyens financiers dans les agglomérations.
- € Il faut poursuivre le financement actuel des investissements d'infrastructure dans le trafic marchandises, pour les voies de raccordement et les terminaux, au moyen de la part affectée du produit de l'impôt sur les huiles minérales.

Planification

9. La planification de l'infrastructure dépend des objectifs de la Confédération et des cantons/régions en matière de politique des transports, des besoins du marché, des moyens financiers à disposition, de l'état de la technique et de ses potentiels de développement, des possibilités de l'exploitation ainsi que du cadre juridique. Elle repose sur les principes fondamentaux de l'offre appliqués au trafic des voyageurs ainsi qu'aux besoins du trafic marchandises. Les besoins de ces deux segments doivent être pris en compte équitablement dans le cadre d'une «planification intégrée».
10. Dans le futur, les processus de planification seront mieux structurés et plus transparents. La Confédération prévoit l'extension du réseau de base ainsi que les grands projets. Il s'agit de faire la distinction entre une planification à long terme et une planification fine.
11. Planification à long terme: dans le cadre d'une planification à long terme à grande échelle, la conception du développement des transports publics est définie pour une période d'une vingtaine d'années (voir le projet actuel de la 2e étape de RAIL 2000, TGV). La base est constituée par les objectifs de la Confédération et des cantons en matière de politique des transports ainsi que par une conception du réseau établie par les exploitants des infrastructures. La conception du réseau donne une vision d'ensemble complète de l'infrastructure existante et en montre les faiblesses et les priorités de l'extension du point de vue de l'exploitant. Elle est basée sur une évaluation du réseau sous l'angle de sa capacité, de son pouvoir d'attraction, des standards d'exploitation et de sécurité ainsi que d'intentions sommaires des futurs horaires offerts.
12. Sur cette base, l'OFT élabore une vue d'ensemble des intentions

d'offre dans le trafic ferroviaire, évalue l'opportunité des solutions proposées en fonction de critères appropriés compte tenu du développement durable, et fixe les priorités.

13. A partir de cette vue d'ensemble, l'OFT élabore une conception globale assortie de propositions de solutions, par exemple en vue d'éliminer les goulets d'étranglement ou d'améliorer le standard des tronçons.
14. La planification à long terme est réactualisée tous les 10 ans environ. Elle est coordonnée géographiquement et communiquée par le biais du plan sectoriel des transports ferroviaires/TP. Il en ressort aussi des indications utiles pour le remaniement de la conception du réseau par les exploitants des infrastructures.
15. Planification fine: lorsque les jalons sont fixés par la planification à long terme, dans le cadre de la planification fine, l'organe compétent décide des mesures d'extension à intégrer dans les conventions de prestations passées avec les exploitants des infrastructures. Un budget global est établi pour ces mesures d'infrastructure. La planification fine constitue en outre la base de la mise en œuvre concrète des grands projets dans le cadre du FTP. Elle est effectuée par les ET tous les quatre ans en coordination avec les conventions de prestations.
16. Pour assurer la cohérence de la planification globale des transports, l'OFT élabore des directives réglant l'exécution des planifications fines et à long terme, et coordonne ces dernières avec le DETEC.
17. Les étapes de planification suivantes (avant-projet, projet de construction) font partie intégrante de la procédure d'autorisation de construire. Leur élaboration incombe aux exploitants d'infrastructures. L'OFT est l'autorité compétente.

Exploitation et sécurité

18. La sécurité doit être maintenue à son niveau actuel. Elle doit être améliorée dans les domaines où des risques accrus existent. La sécurité est considérée et appréciée comme un système intégral, englobant les éléments suivants: être humain, installations et véhicules.
19. En vue d'améliorer l'exploitation et la sécurité, l'OFT a défini une conception permettant l'introduction progressive d'un nouveau dispositif d'arrêt automatique des trains. Ce système est compatible avec les prescriptions internationales (European Train Control System; ETCS). Une autre conception facilite le pilotage des processus sécuritaires dans les procédures d'approbation. Ces deux conceptions seront mises en pratique successivement.

Exigences écologiques posées aux TP et aux planifications de l'infrastructure

20. Il faut améliorer en permanence l'efficacité écologique des transports publics. Cela vaut pour le bruit, les émissions polluantes (particules/PM10), la consommation d'énergie, la protection du sol,

des eaux, de la nature et du paysage, ainsi que le rayonnement non ionisant (RNI). L'OFT a l'intention d'observer davantage d'autres domaines, tels que les vibrations/sons solidiens, la prévention des accidents majeurs et les sites contaminés, et d'intégrer les nouvelles connaissances dans les procédures. Il accorde déjà une importance particulière aux conséquences financières de la création de nouvelles prescriptions.

21. L'opportunité des planifications de l'infrastructure est analysée dans le cadre d'une procédure transparente. L'OFT examine notamment, au niveau des plans généraux déjà (p.ex. RAIL 2000), les impacts des diverses variantes sur l'environnement et en montre les relations avec les objectifs de la politique globale des transports (notamment la politique de transfert du trafic).

E X P L I C A T I O N S

A propos du trafic des voyageurs

La figure ci-dessous donne un aperçu des différents genres de transports publics.

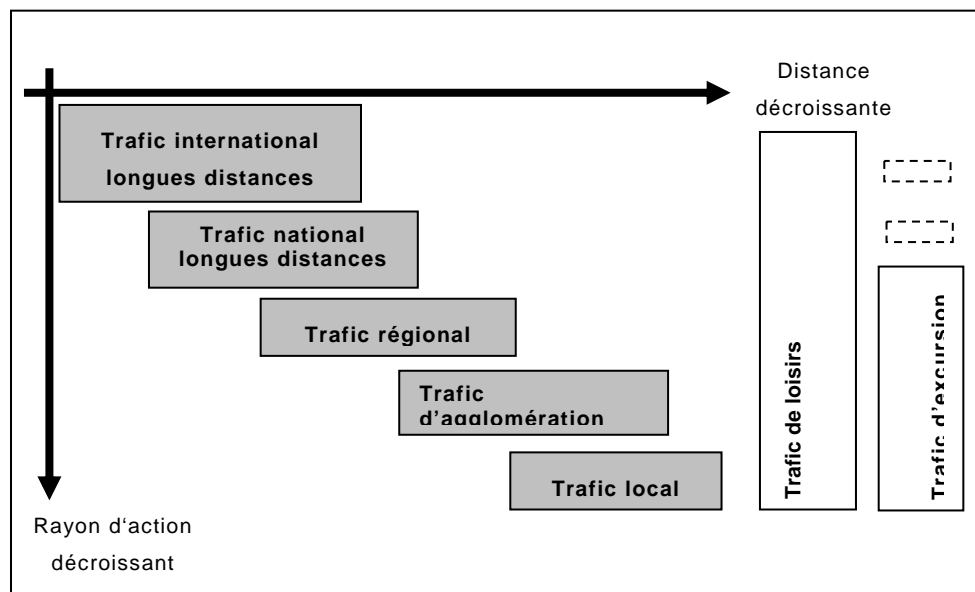


Figure 6: Aperçu schématique des genres de transports publics

Dans les bases légales, l'OFT considère le transport longues distances international et national, le trafic régional, le trafic d'excursion et le trafic local. Géographiquement, ces différents genres de transport ne se distinguent pas clairement les uns des autres; ils se chevauchent.

A propos du trafic de loisirs / « trafic d' agglomération »

Le trafic de loisirs n'est pas un segment de transport en soi, susceptible d'être clairement appréhendé sur le plan géographique, concret ou institutionnel. Il chevauche l'ensemble des genres de transports publics. Il en va de même pour le «trafic d'agglomération» (TAgglo). Celui-ci recouvre premièrement le trafic local et

le trafic régional à l'intérieur des agglomérations. Mais les arrêts du trafic international et national sur de longues distances sont également importants pour le «trafic d'agglomération».

A propos du trafic national longues distances

On désigne par trafic national longues distances le segment que les CFF couvrent en priorité avec deux groupes de produits: les trains A et B. Les trains A correspondent aujourd'hui aux offres généralement horaires ou bi-horaires EC/IC, et relient les grandes villes distantes de plus de 130 km. Les trains B correspondent aux offres IR/RX, qui relient les centres de taille moyenne entre eux et avec des grands centres distants d'une centaine de km. Une partie des trains B ont droit à indemnisation et doivent être attribués au trafic régional.

Produit	Fonction de transport	Distance	Distance entre arrêts	Vitesse moyenne	Fréquence	Domaine
A	relier directement des grands potentiels	> 130 km	80 – 100 km	120 km/h	1 – 2x /h	trafic longues distances
B	relier les centres moyens entre eux et avec les grands potentiels	70 – 130 km	50 km	100 km/h	3 - 5x/h	trafic longues distances

Les valeurs indicatives ci-après des CFF définissant l'offre de transport sur de longues distances ont été éprouvées par l'OFT et doivent donc être appliquées en principe au trafic longues distances.

Densité de l'offre de transport sur de longues distances selon les CFF	
2'000 voyageurs par jour	cadence 2 h
4'000 voyageurs par jour	cadence 1 h
8'000 voyageurs par jour	cadence ½-h
16'000 voyageurs par jour	cadence ¼-h

Sont comptabilisés dans le trafic régional une partie des trains B, les trains C et D des CFF ainsi que le trafic des chemins de fer privés.

Produit	Fonction de transport	Distance	Distance entre arrêts	Vitesse moyenne	Fréquence	Domaine
B	relier les centres moyens entre eux et avec les grands potentiels	70-130 km	50 km	100 km/h	3 - 5x/h	trafic régional (IR/RX)
C	relier les grandes banlieues aux centres de grands potentiels	30 – 70 km	15 km	60 – 80 km/h	6 - 8x/h	trafic régional
D	relier les périphéries proches des centres de grands potentiels	< 30 km	2-3 km	40-50 km/h	plus de 8x/h	trafic régional

A propos du financement de l'infrastructure

La future réglementation du financement des diverses unités d'infrastructure peut être schématisée de la manière suivante:

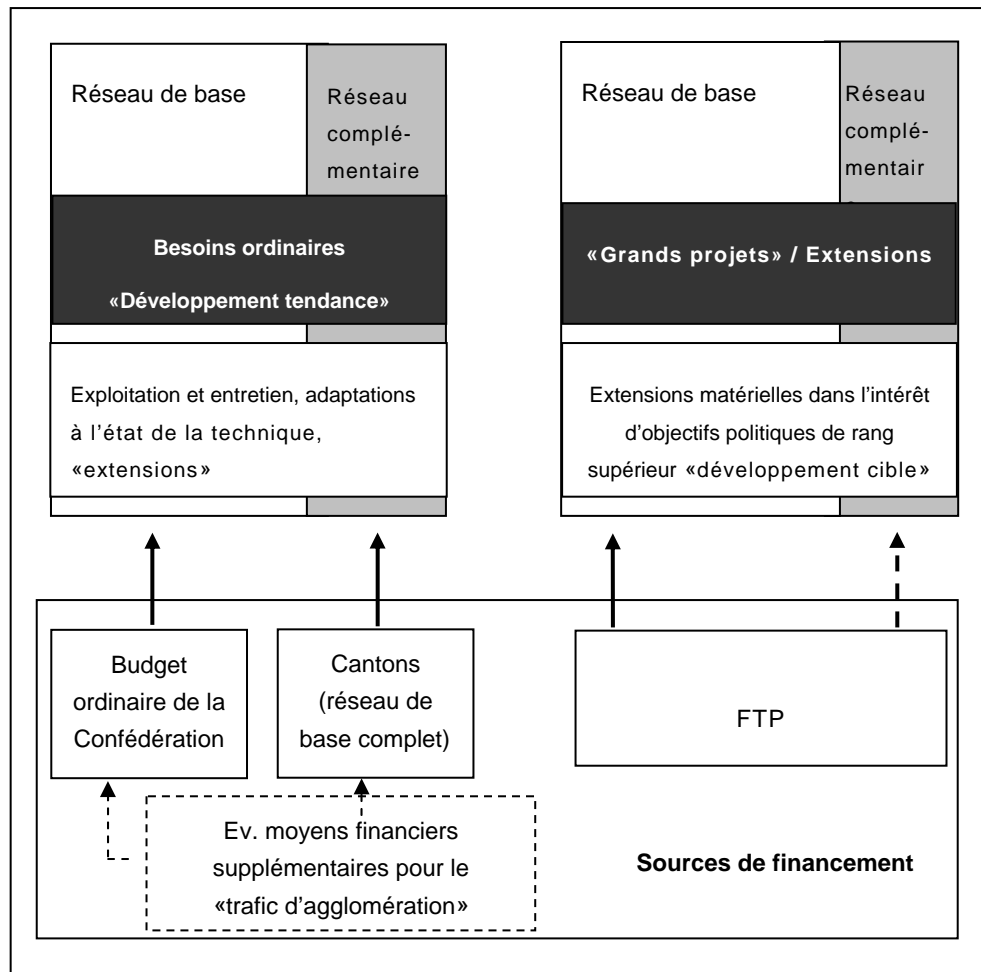


Figure 7: Réglementation future du financement des différentes unités d'infrastructure

Par son budget ordinaire, la Confédération finance les dépenses d'exploitation et d'entretien ainsi que les «petits» aménagements du réseau nécessaires pour maîtriser l'évolution normale du trafic («développement tendance»). Cela est réglé dans le cadre d'une convention de prestations entre la Confédération et les ET. Les conventions de prestations sont un instrument que l'OFT veut étendre à tous les exploitants d'infrastructures²⁷. A cet effet, il faudra, par analogie avec la convention actuelle sur les prestations Confédération - CFF, formuler des conditions claires. Les conventions de prestations relèvent du primat du «financement du programme»; la Confédération renonce volontairement à des investissements liés à des projets.

²⁷ Actuellement, la Confédération conclut des conventions de prestations uniquement avec les CFF.

Utilisation du fonds FTP

Le fonds FTP doit être utilisé en priorité pour des extensions «substantielles» (grands projets) «dans l'intérêt d'objectifs supérieurs de la politique des transports» («objectifs à atteindre»). D'ici en 2020, 30,5 milliards de francs sont à disposition (prix de 1995), qui se répartissent comme suit

- € 13,4 mia. de fr. pour les 1^{re} et 2^e étapes de RAIL 2000,
- € 13,6 mia. de fr. pour les NLFA,
- € 1,2 mia. de fr. pour les raccordements de la Suisse orientale et de la Suisse romande aux LGV
- € 1,854 mia. de fr. pour la réduction du bruit (prix de 1998).

Dans le cadre de la 2^e étape de RAIL 2000, on examine en ce moment les modalités de l'utilisation d'un investissement de 5,9 milliards de francs.

D'autres aspects importants sont les arrêts du Conseil fédéral concernant le financement futur du «trafic d'agglomération» ainsi que les modifications résultant de la Nouvelle Péréquation financière (NPF) et de la réglementation subséquente du 8^e crédit de programme²⁸. La NPF renferme les idées maîtresses du renforcement du fédéralisme par une répartition des tâches et des finances entre la Confédération et les cantons ainsi que de la garantie de l'efficacité et de la rentabilité des investissements. Par ailleurs, la NPF fixe le passage du financement de projets au financement de programmes qu'il s'agit de réaliser pour le secteur des transports ferroviaires/transports publics. Le 8^e crédit de programme arrive à son terme et va devoir être remplacé par un nouvel instrument de financement dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.

Financement de prétentions supplémentaires

Visiblement, le financement des besoins supplémentaires dans le domaine du «trafic d'agglomération» ainsi que d'autres extensions de l'offre dans le trafic régional ayant droit à l'indemnité devrait être problématique dans le cadre de RAIL 2000. Le financement de ces prétentions supplémentaires doit se faire selon des priorités équivalentes qui sont les suivantes:

- € nouvelles optimisations de l'offre sur le plan de l'exploitation; extensions de l'offre en accord avec les besoins du marché,
- € nouvelles optimisations au sein des entreprises de transport en vue d'en augmenter l'efficacité,
- € augmentation des moyens financiers,
- € application de critères de délimitation précis entre trafic local et «trafic d'agglomération» (voir plus bas) et
- € définition des standards maximaux que la Confédération indemnise (voir trafic régional).
- € Le plus grand obstacle à l'extension du «trafic d'agglomération» est le financement de nouvelles infrastructures. C'est pour cela que la Confédération se concentre sur le cofinancement de ces infrastructures. On y trouve au premier plan des éléments ayant un caractère global, tels que les investissements permettant de séparer le trafic privé et les TP ou de financer des aménagements de nœuds et d'échangeurs.

Un éventuel engagement financier supplémentaire de la Confédération dans la commande et l'indemnisation de transports à l'intersection du trafic local et du

²⁸ Par le biais du 8^e crédit de programme, la Confédération finance les investissements d'infrastructure des ETC (sans les CFF).

trafic régional est envisageable. Il pourrait concerner surtout les nouvelles offres telles que le chemin de fer urbain de Glattal. A priori, l'OFT s'en tient aux conditions découlant de l'OIPAF. Cependant, les critères définis à l'art. 4, al. 2, de cette ordonnance doivent être différenciés quant à la densité de l'offre, surtout pour les offres ferroviaires ayant le caractère de trafic local. Un éventuel engagement financier supplémentaire de la Confédération ne doit toutefois pas se faire au détriment du transport en zone rurale. Une vision globale liée à la politique financière de la Confédération peut faire intervenir d'autres limites.

A propos de la planification de l'infrastructure

Dans la planification de l'infrastructure, les interactions entre transport et infrastructure jouent un rôle important. Il faut prendre davantage en compte le potentiel d'optimisation de l'exploitation, le désenchevêtrement du trafic des voyageurs et du trafic marchandises ainsi que l'utilisation de développements technologiques («la technique doit prendre le pas sur le béton»).

Eléments constitutifs de la planification à long terme

La future planification à long terme comportera les éléments suivants (voir fig.7):

- € Coordination entre le trafic routier privé (TMI), les transports ferroviaires/TP et le trafic aérien, mais aussi entre le transport, le développement territorial et l'environnement sur le plan stratégique/conceptuel. Elle s'effectue en accord avec les principes d'une mobilité durable à l'échelon de la politique globale des transports (voir la partie générale du plan sectoriel).
- € Conception de l'offre sur une période de 20 ans: elle renferme des indications cadrant l'offre à long terme (p.ex. amélioration des temps de déplacement entre les destinations, capacités). La conception de l'offre est élaborée par l'OFT en collaboration avec les exploitants des infrastructures et les cantons pour le trafic des voyageurs et le trafic marchandises sur la base de prévisions de la demande.

A propos des conceptions du réseau

La conception du réseau: elle est élaborée par les exploitants d'infrastructures, et montre comment les conceptions à long terme de l'offre peuvent être maîtrisées dans le secteur de l'infrastructure. Du point de vue des exploitants, la conception du réseau donne des indications sur les priorités de son extension ainsi que sur l'évolution des standards techniques tels que l'ETCS, le GSMR ou les profils d'espace libre.

- € Vue d'ensemble globale de la planification des offres (planification à long terme): on établit la concordance décrite plus haut entre les intentions de transport et les ouvrages d'infrastructure nécessaires, et on l'examine à l'aide d'instruments d'évaluation, en particulier de l'étude d'opportunité. L'évaluation des différents projets se fait sur la base de critères préétablis en coordination avec la politique globale des transports de la Confédération. De là, on fixe les priorités en accord avec les possibilités financières. Cette vue d'ensemble est élaborée tous les dix ans environ. Elle fait la distinction entre
 - € les projets d'après les différentes sources de financement (FTP, RGV, budget ordinaire)
 - € les besoins fondamentaux (1^{re} priorité) et les besoins secondaires (2^e priorité), et fixe un programme de réalisation.
 - € Le résultat est communiqué aux cantons par l'intermédiaire du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

La planification fine s'effectue dans le cadre des conventions sur les prestations que la Confédération conclut tous les 4 ans avec les exploitants d'infrastructures. Elle définit les prestations d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ainsi que de certaines extensions du réseau. Ces prestations, la Confédération les finance au moyen du budget ordinaire. Parallèlement, elle vérifie les priorités liées aux besoins fondamentaux et secondaires en fonction de la planification à long terme (voir plus haut).

La planification des projets d'infrastructure se fait en vertu de la procédure d'autorisation de construire en vigueur. La procédure en plusieurs étapes est maintenue pour les grands projets. Le système de la planification à long terme et de la planification fine en constitue une première étape. Une deuxième étape, spécifique au projet, fixe le tracé de la ligne. La troisième et dernière phase précise le projet de construction. L'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans est déterminante.

Le schéma ci-dessous décrit le déroulement de la planification jusqu'à l'expiration des conventions de prestations.

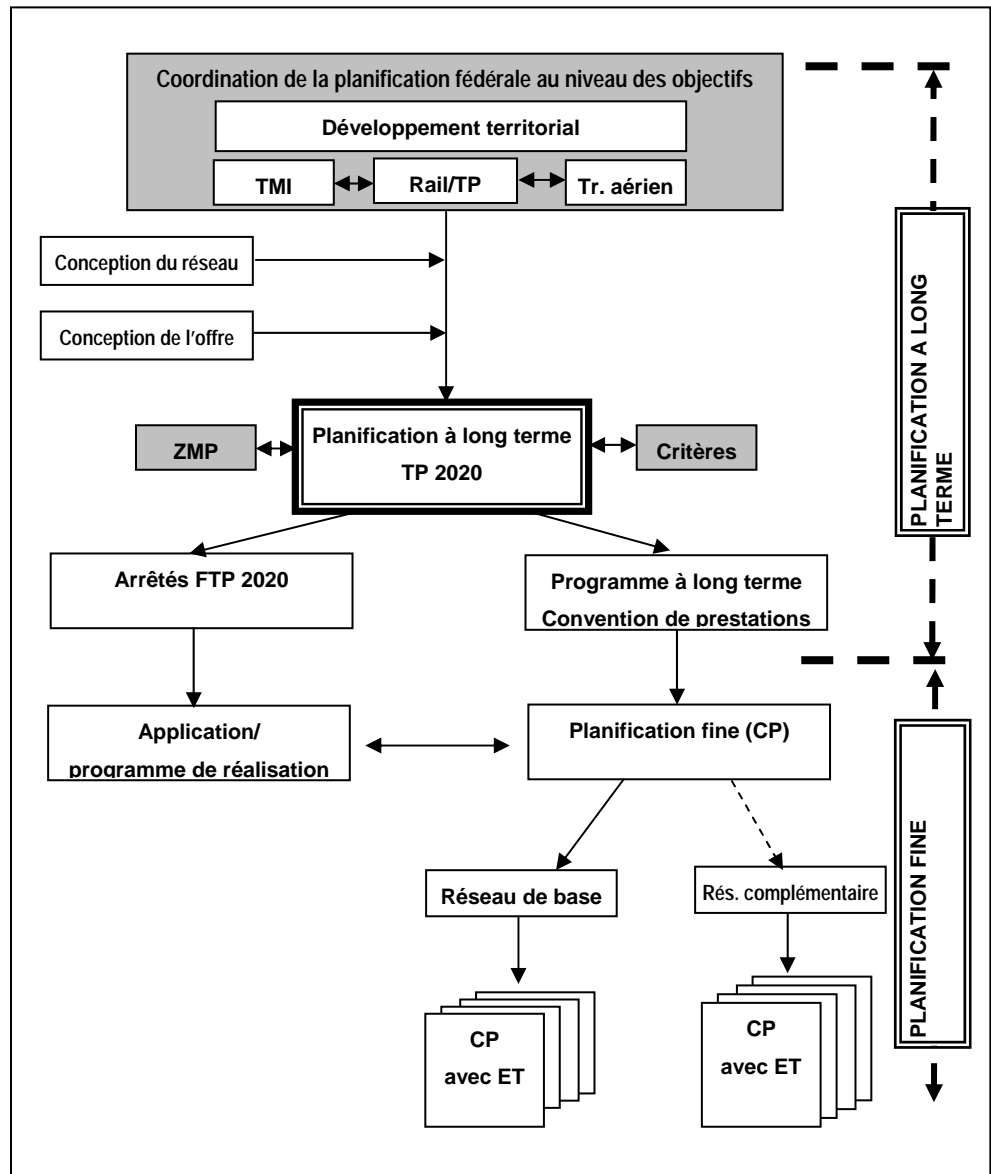


Figure 8 Déroulement de la planification jusqu'à l'expiration des conventions de prestations

3. CONDITIONS RELEVANT DE LA POLITIQUE SECTORIELLE

Les conditions relevant de la politique sectorielle englobent les décisions concernant les grands projets relevant du plan sectoriel de la Confédération dans les transports publics. Elles sont subdivisées en mesures organisationnelles, trafic des voyageurs et aménagement de l'infrastructure, trafic marchandises, ainsi que d'autres secteurs.²⁹ Elles

²⁹ Un classement logique des projets en trafic des voyageurs, trafic marchandises et infrastructure n'est pas possible dans tous les cas. Ainsi, les grands projets RAIL 2000 et NLFA génèrent des améliorations de l'offre dans le trafic tant de voyageurs que de marchandises. Or il s'agit finalement de mesures d'infrastructure. Par souci de simplification, tous les grands projets sont traités au

s'orientent sur les principes généraux du chapitre 2 de la partie IV et forment la base conceptuelle des mesures concrètes qui seront traitées dans la partie V du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics.

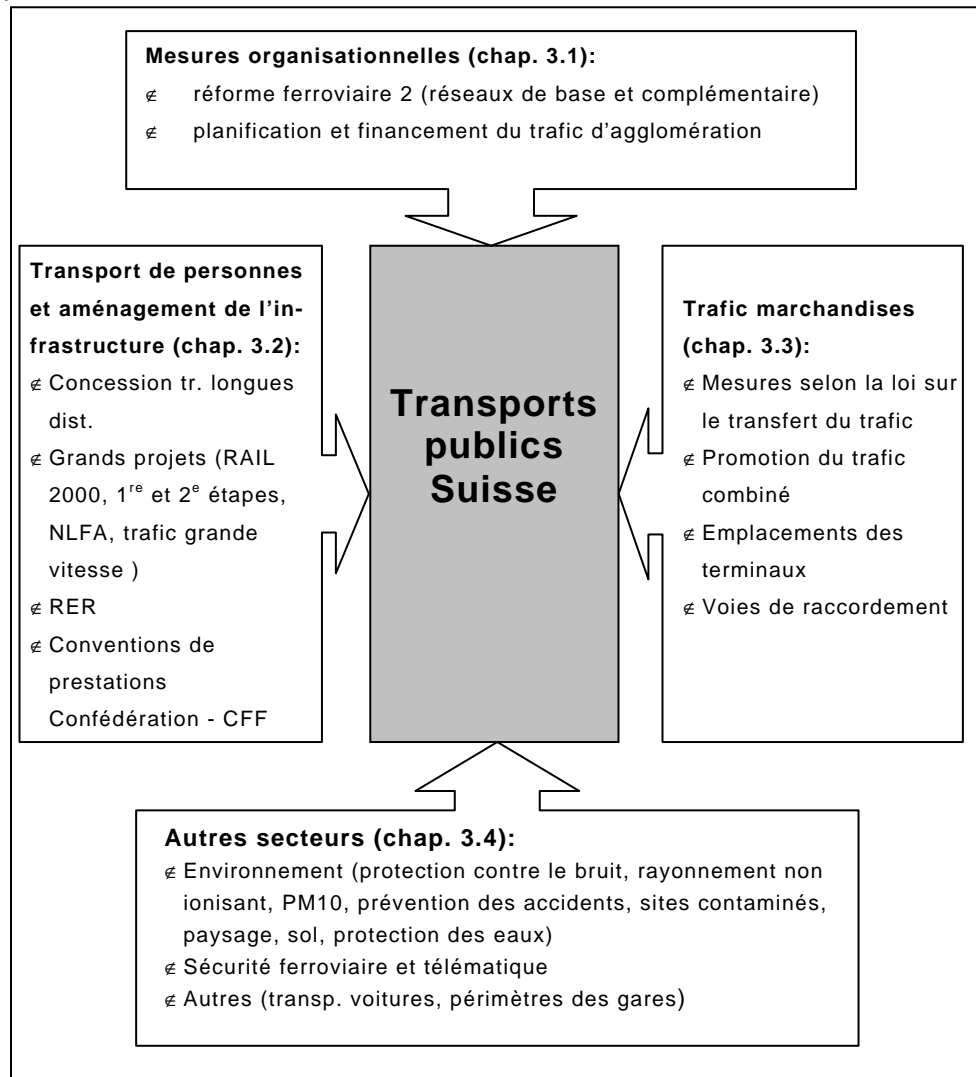


Figure 9 Vue d'ensemble des projets

3.1 Mesures organisationnelles

3.1.1 Réforme des chemins de fer 2

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Réforme ferroviaire 1

Les premiers éléments de la réforme ferroviaire sont entrés en force le 1^{er} janvier 1996 avec la révision de la loi sur les chemins de fer. Cette révision englobait le remplacement de la garantie de déficit par l'indemnisation des coûts prévisionnels non couverts, l'instauration du

chapitre «trafic des voyageurs et aménagement de l'infrastructure», tout en tenant compte du fait que ce n'est pas tout à fait correct. Parallèlement, le chapitre «trafic marchandises» s'exprime aussi sur des mesures d'infrastructure puisqu'il aborde les questions des terminaux et des voies de raccordement.

principe du commanditaire et la possibilité de mettre au concours les lignes du trafic régional des voyageurs. Mais la réforme des chemins de fer a constitué un pas supplémentaire le 1^{er} janvier 1999. Les principaux éléments de sa première étape (réforme des chemins de fer 1) ont été la séparation organisationnelle de l'infrastructure et du transport, le libre accès au réseau, la libéralisation du trafic marchandises et le désendettement des CFF.

Actuellement, l'OFT prépare les étapes suivantes dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2. Concrètement, celle-ci comporte trois parties:

- a) l'harmonisation du financement de l'infrastructure et des investissements;
- b) l'intégration des enseignements tirés des expériences glanées au fil de la réforme 1;
- c) l'adaptation des bases légales que la Confédération avait volontairement ajournée dans le cadre de la réforme 1.

Articulations de la
réforme des chemins de
fer 2

La réforme des chemins de fer 2 met l'accent sur le secteur de l'infrastructure. Viennent au premier plan les questions de financement ainsi que celles touchant la répartition des tâches et la ventilation des charges entre la Confédération et les cantons. Comme on l'a déjà relevé dans les principes généraux, la propriété et le financement de l'infrastructure doivent rester dans les mains des pouvoirs publics. S'agissant du financement des lignes nationales et régionales des CFF et des chemins de fer privés, il règne en revanche des incohérences d'origine historique. Ainsi y a-t-il des lignes régionales, telles que Glaris - Linthal, qui sont entièrement financées par la Confédération, et des lignes interrégionales comme Berne - Neuchâtel, au financement desquelles les cantons participent aussi. Les expériences faites jusqu'ici montrent en outre que l'infrastructure ne convient que dans une certaine mesure à des tâches communes. C'est pourquoi il faut séparer autant que possible les tâches de la Confédération et des cantons. A cet effet, l'OFT propose de diviser le réseau ferroviaire en deux parties: la Confédération doit concevoir et financer un réseau de base; les cantons sont responsables d'un réseau complémentaire.

D'autres éléments de la réforme 2, comme l'élimination des inégalités de traitement entre les CFF et les chemins de fer privés dans le financement du matériel roulant, les améliorations résultant de la réforme 1 ou les adaptations légales, ne relèvent pas du plan sectoriel et ne sont donc pas traités plus avant ici.

Le message sur la réforme des chemins de fer 2 sera vraisemblablement mis en consultation à l'automne 2002

D E C I S I O N S

Réforme des chemins de fer 2

Le réseau ferroviaire est subdivisé en un réseau de base et un réseau complémentaire. L'OFT élabore deux variantes (à information préalable):

- € une variante minimale avec un réseau de base minimal
- € une variante maximale avec un réseau de base complet.

E X P L I C A T I O N S

Rapport aux indications générales:

- € Crée les conditions préliminaires pour une répartition claire des rôles entre la Confédération et les cantons.
- € Assure l'égalité de traitement des CFF et des chemins de fer privés.

Principaux documents de base:

- € Message concernant la réforme des chemins de fer 1 du 13 novembre 1996

Explications sur le fond:

A propos de la situation initiale

Pour simplifier, on peut dire ceci: actuellement, la Confédération est seule responsable du réseau des CFF. Les quelque 40% restants du réseau ferroviaire suisse sont financés conjointement par la Confédération et les cantons. De facto, l'ensemble du financement actuel de l'infrastructure des transports publics s'effectue cependant à l'aide d'au moins cinq instruments agissant sur les trois échelons, Confédération, cantons et communes:

- € Confédération seule :
 - par la convention de prestations avec les CFF (voir chap. 3.2.8)
 - en vertu des art. 49 et 56 LCdF (loi sur les chemins de fer) pour le BLS, etc.
- € Confédération & cantons ensemble: art. 49 et 56 LCdF
- € Cantons & communes ensemble: art. 8 LTP (loi sur les transports publics)

A cela s'ajoutent les financements par le FTP et l'impôt affecté sur les huiles minérales.

Le système actuel souffre de ce morcellement et d'un trop grand nombre de normes juridiques. A cela s'ajoute le fait que la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ne s'oriente pas sur des critères fonctionnels, mais résulte de considérations historiques: la Confédération finance seule ce qui appartient au réseau CFF, mais pas les autres lignes. Cela aboutit au fait qu'elle finance seule des lignes régionales comme Glaris - Linthal; mais conjointement avec les cantons des lignes interrégionales comme Berne - Neuchâtel.

Des difficultés naissent sans cesse du fait qu'une seule et même tâche fasse intervenir non seulement plusieurs échelons, mais souvent aussi diverses bases de subventionnement. De plus, le système actuel traite de manière inégale les entreprises de transport: pourquoi la Confédération finance-t-elle l'intégralité des lignes régionales des CFF, mais pas des lignes équivalentes d'un chemin de fer privé? Et finalement, parce qu'ils sont porteurs d'intérêts très divergents, les nombreux partenaires compliquent l'orientation à long terme des décisions concernant les investissements vers une politique des transports cohérente.

Le but de la réforme des chemins de fer 2 doit donc être d'éviter autant que possible un dédoublement des compétences, et de répartir les tâches entre la Confédération et les cantons selon des critères fonctionnels, en d'autres termes, traiter sur un pied d'égalité les lignes ayant des fonctions identiques. Avec cet objectif, l'OFT répond aussi aux principes de la Nouvelle péréquation financière qui demandent que deux tâches équivalentes soient, autant que possible, attribuées à un seul et même échelon.

A propos de la subdivision du réseau ferroviaire en réseau de base et réseau complémentaire

L'attribution d'infrastructures au réseau de base obéit aux critères suivants:

Variante minimale:

- € Trafic de transit (trafic des voyageurs et trafic marchandises)
- € Trafic international des voyageurs (y c. raccordements au réseau à grande vitesse)
- € Trafic des voyageurs sur de longues distances desservant, outre les agglomérations d'importance internationale et nationale, au moins les agglomérations de taille moyenne d'importance régionale
- € Lignes d'accès définies aux NLFA et au réseau à grande vitesse
- € Gares de triage et leurs raccordements (liste selon DE-OARF)
- € Possibilité d'acheminer des volumes de marchandises importants

Variante maximale:

- € Desserte de base de régions périphériques (c.-à-d. que le centre de la région ou le centre touristique est éloigné de plus de 28 km du réseau de base défini) et liaison avec l'étranger
- € Raccordement et liaison des chefs-lieux de canton
- € Fonction d'échangeur: liaisons entre lignes de même écartement des voies, équipées de manière à pouvoir servir de backup, de lignes de contournement pour le trafic marchandises, pour des tracés de délestage en cas de forte fréquentation, etc.
- € Réseaux RER
- € Les nœuds entre réseau de base et réseau complémentaire font entièrement partie du réseau de base, sauf s'il existe des installations séparées.

On trouvera certainement dans le réseau complémentaire des infrastructures qui répondent aux critères suivants:

- € pas d'importance suprarégionale et pas ou peu de trafic marchandises
- € nœuds entre réseau de base et réseau complémentaire s'il existe des installations séparées (p.ex. en cas d'écartements différents)

Retombées sur le plan de l'organisation et des finances

Variante minimale:

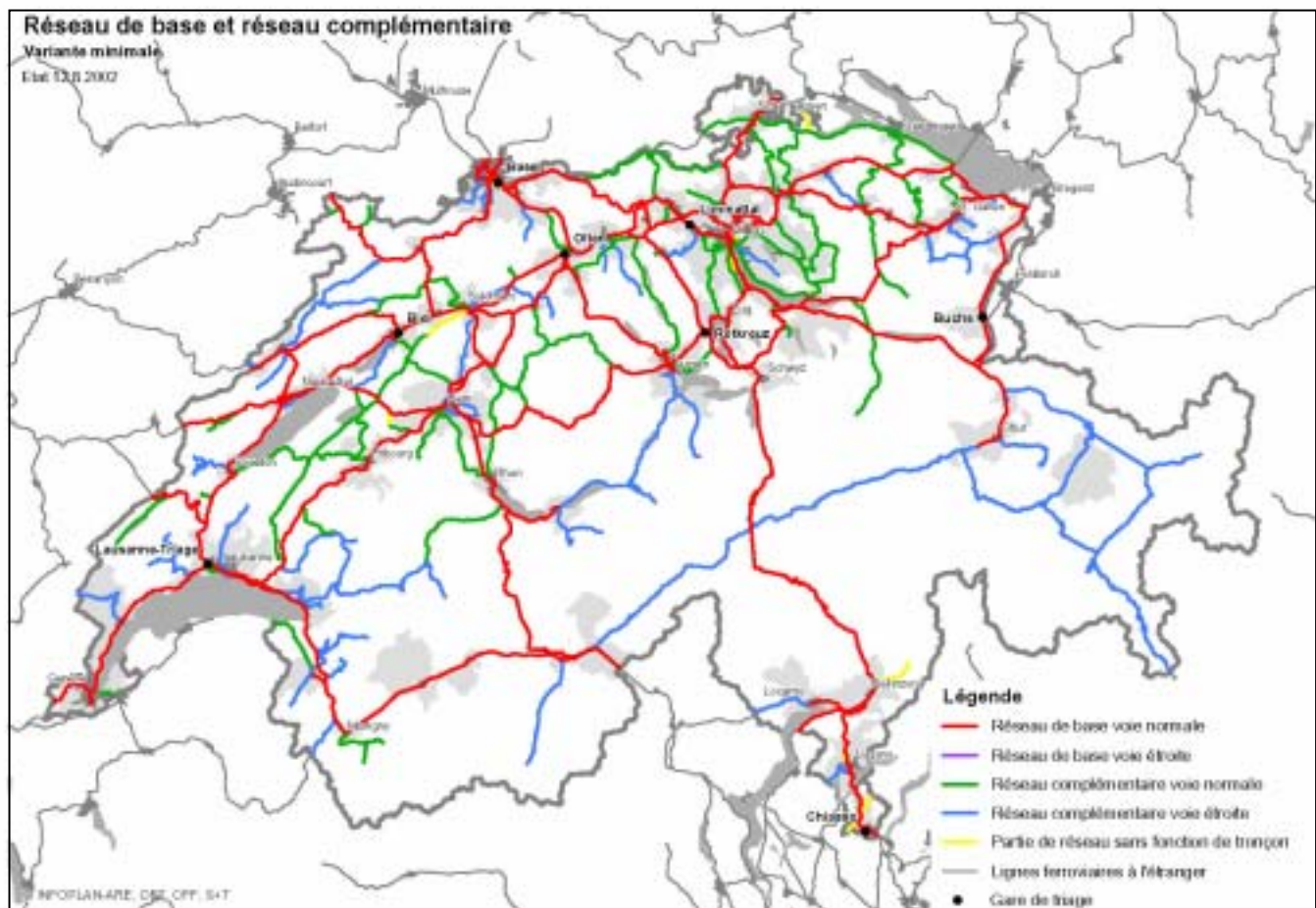
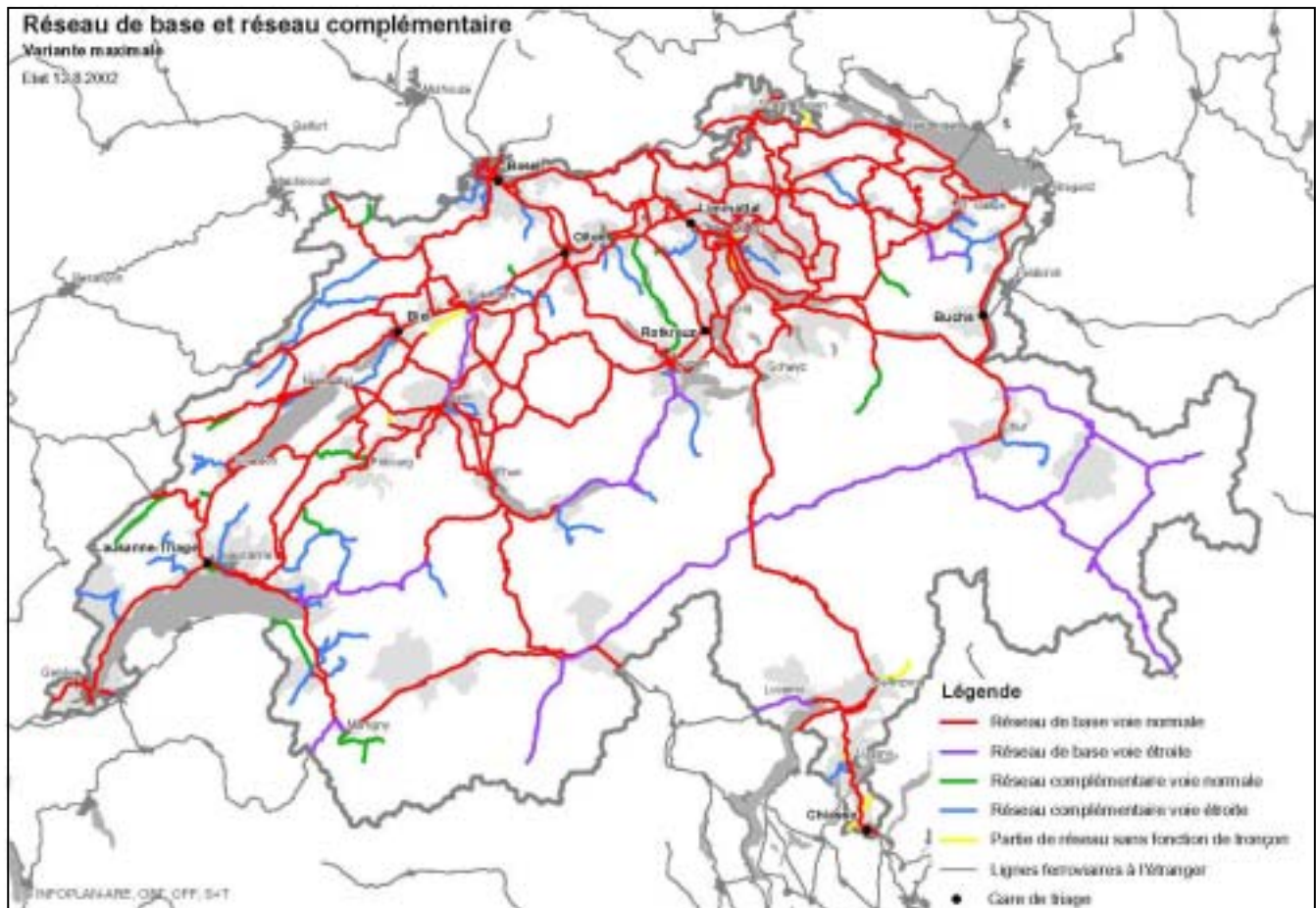
- € Sur un réseau minimal, des parties considérables du réseau ferroviaire tombent sous la compétence des cantons. Une gestion judicieuse du réseau complémentaire nécessite une coopération supracantonale. Dans ce but, les cantons devraient fusionner en quelque six régions de transport.
- € Pour (co)financer l'infrastructure sur le réseau complémentaire la Confédération verse une contribution globale aux régions de transport. Elle tient compte en l'occurrence du primat de la neutralité du budget.

Variante maximale:

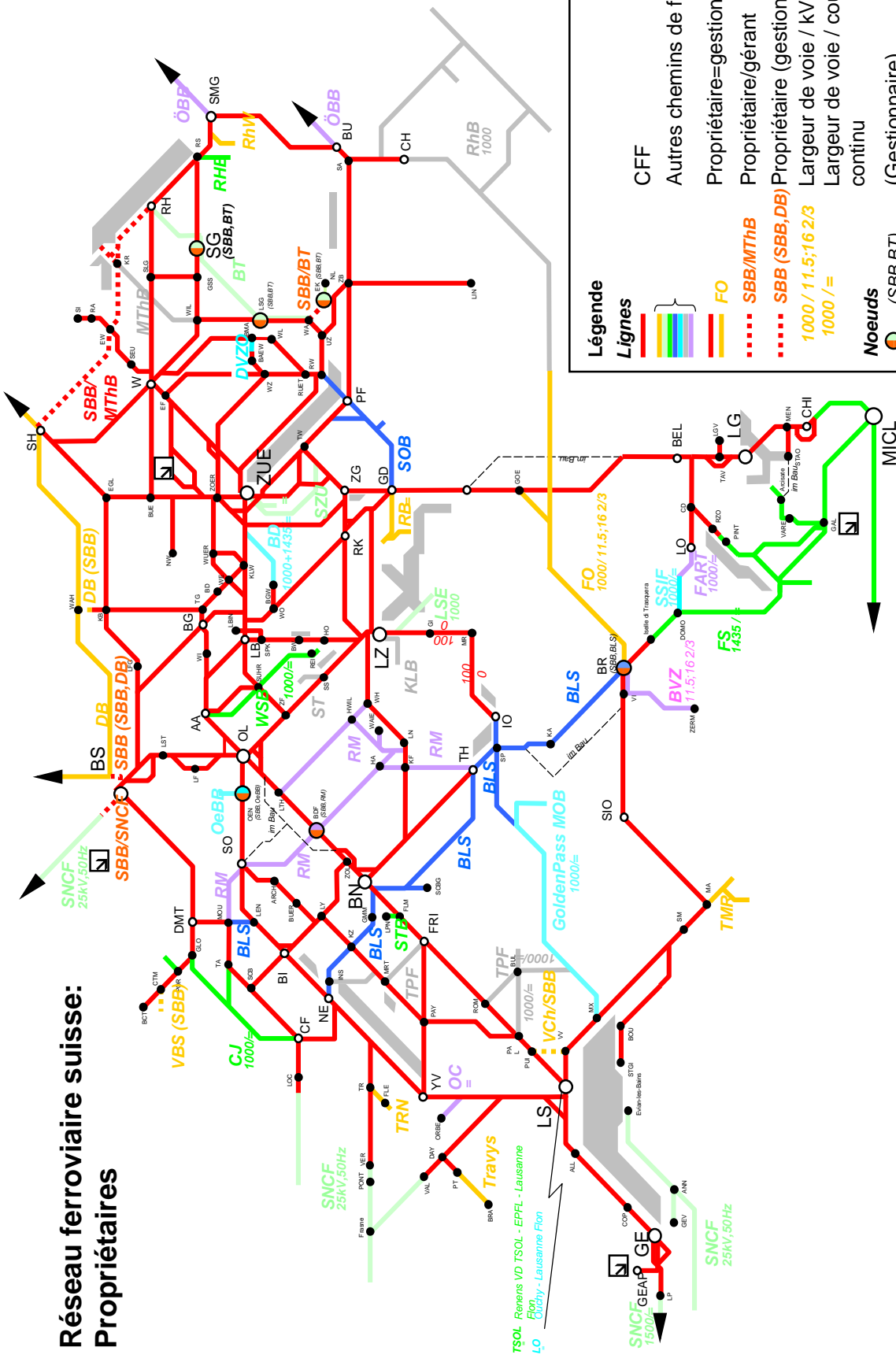
- € Sur un réseau de base complet, les lignes restantes du réseau complémentaire peuvent en général être gérées par les cantons. La formation de régions de transport n'est pas nécessaire.
- € Les cantons sont seuls responsables, d'un point de vue actuel, du financement des lignes restantes du réseau complémentaire.

Retombées sur le développement territorial

- € Dans le futur, les cantons ou les régions de transport ont aussi la possibilité d'inscrire dans les processus de planification nationaux les extensions du réseau qui leur sont nécessaires (voir les principes généraux selon le chapitre 2.4).



Réseau ferroviaire suisse: Propriétaires



Légende

Lignes

- Autres chemins de fer
- CFF
- Propriétaire=gestionnaire
- Propriétaire/gérant
- Propriétaire (gestionnaire)
- SBB/MThB
- SBB (SBB, DB)
- 1000 / 11.5; 16 2/3
- 1000 / =

Noeuds

- (SBB, BT)
- Noeuds/gares CFF

Etat janvier 2002

3.1.2 Planification et financement du «trafic d'agglomération»

Des informations à ce sujet seront intégrées d'ici à l'approbation de la partie conceptuelle.

3.2 Trafic des voyageurs et aménagement de l'infrastructure

3.2.1 Orientation conceptuelle du trafic des voyageurs

Elle englobe les principes fondateurs de la conception de l'offre «Transport public de personnes en Suisse». Elle sera élaborée sitôt que les teneurs seront définies dans le cadre des projets en cours RAIL 2000, 2^e étape et raccordement au réseau à grande vitesse, et coordonnées avec les travaux menés en vue de concrétiser la contre-proposition de la Confédération à l'initiative populaire AVANTI.

3.2.2 Concession de transport longues distances

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Le 25 février 2000, la Confédération a octroyé aux CFF une concession de trafic longues distances. Celle-ci comprend – à quelques exceptions près (voir plus bas) – tout le trafic longues distances en Suisse et est valable jusqu'en 2007. Ainsi, la Confédération garantit une mise à profit optimale des synergies dans le trafic longues distances: les CFF sont tenus de prendre en charge le trafic longues distances, qu'il soit très rentable ou peu rentable, et d'optimiser l'harmonisation des offres.

Il existe d'autres fournisseurs de trafic longues distances. Ce sont:

- € BLS jusqu'en 2004: au-delà, les différentes lignes sont transférées aux CFF.
- € Cisalpino: filiale des chemins de fer opérant dans le trafic longues distances, la société a sa propre concession pour les offres longues distances transitant à travers l'arc alpin.
- € Les différentes compagnies de chemins de fer échangent entre elles d'autres offres internationales (échanges de prestations sans concession propre).

P R I N C I P E S

Concession de trafic longues distances

- € Le DETEC octroie périodiquement les concessions de transport longues distances.
- € La prochaine concession sera octroyée en 2007. La Confédération se

réserve le droit de la mettre en soumission publique si cela s'impose pour des questions d'efficacité et de qualité. Mais cela ne doit pas restreindre l'offre générale.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Assure la desserte de base en transport sur de longues distances.
- € Contribue à l'axe social (et écologique) du développement durable.

Etudes de base:

- € Concession de trafic longues distances du 25 février 2000

Explications quant au contenu:

La concession de trafic longues distances comporte des réglementations sur:
l'offre (liaisons offertes),

l'obligation d'exploiter, subdivisée en:

- au moins cadence horaire de 06.00 à 23.00 heures
- au moins cadence horaire de 07.00 à 19.00 heures
- au moins cadence bi-horaire de 07.00 à 22.00 heures
- obligation d'exploiter limitée à l'offre définie dans la procédure d'établissement de l'horaire.

Par ailleurs, la concession de trafic longues distances précise les localités que l'entreprise dessert au moins une fois par heure ou une fois toutes les deux heures.

La mise en œuvre et la coordination qui suivent s'effectuent dans le cadre de la stratégie globale de l'OFT ou de la politique d'octroi de concessions. Cela vaut aussi pour les interfaces avec le trafic régional et la politique d'agglomération.

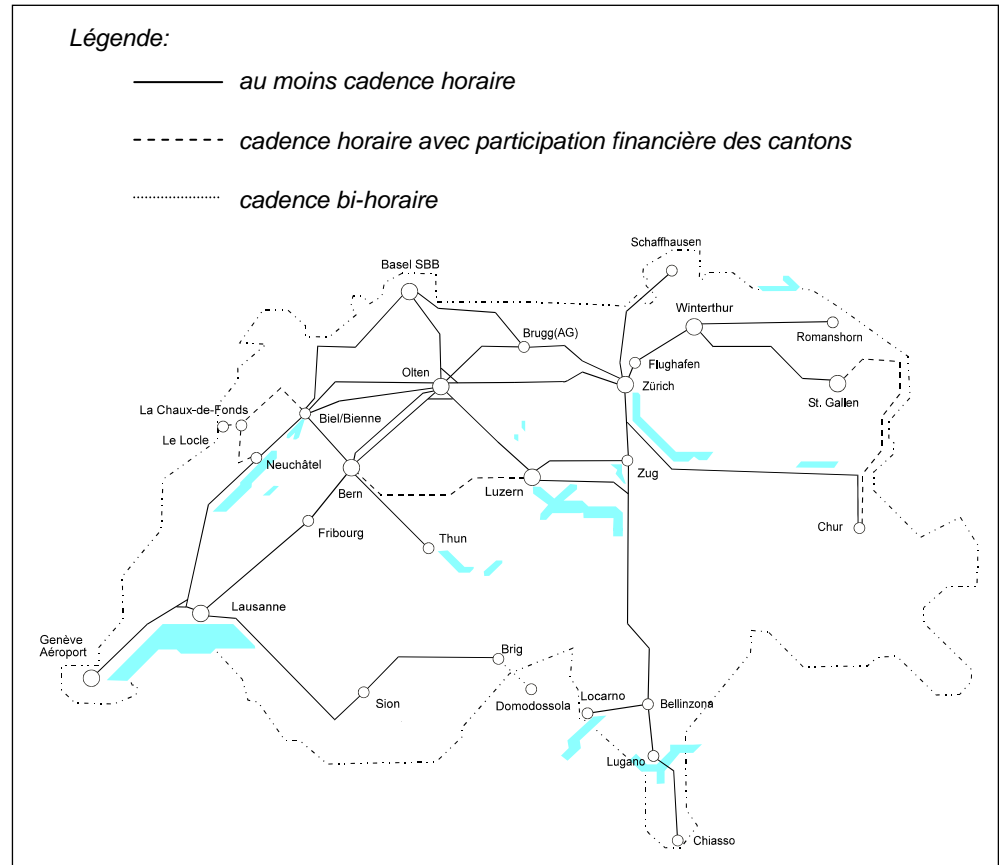


Figure 10 (Source: Concession de transport longues distances CFF; de plus, il existe du transport longues distances sur les tronçons Thoune-Brigue et Spiez-Interlaken)

3.2.3 RAIL 2000 1^{re} étape

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Le 6 décembre 1987, le peuple a accepté le projet RAIL 2000. Celui-ci a été remanié en 1994. Parallèlement, la Confédération a décidé de réaliser RAIL 2000 en deux étapes, dont le plafond financier a été fixé à 13,4 milliards de francs, 7,5 mia. pour la première étape³⁰ et 5,9 pour la seconde (prix de 1995).

Principe des nœuds

L'innovation conceptuelle de RAIL 2000 est le principe des nœuds: les trains arrivent simultanément dans les principales gares, selon une cadence horaire ou semi-horaire, et quittent les nœuds un peu plus tard. Le principe des nœuds garantit des correspondances optimales. Mais il nécessite que la durée des trajets entre les principaux nœuds ne dépasse pas une heure. Lorsque faire se peut, le principe des nœuds doit être réalisé au moyen de mesures d'exploitation et d'organisation et avec le recours à la technique la plus moderne, wagons inclinables, voitures à

³⁰ Ces 7,5 mia. de fr. correspondent, après compensation du renchérissement, aux 5,4 mia. de fr. accordés par le peuple en 1987.

deux étages, ETCS et GSM-R. Lorsque cela ne suffit pas, on investit dans la modernisation des lignes.

Projets centraux de RAIL
2000 1^{re} étape

La première étape de RAIL 2000 comporte 50 projets de construction, dont les principaux sont les suivants:

- € Coppet - Genève; troisième voie
- € Onnens - Gorgier – St-Aubin; nouvelle ligne à deux voies
- € Vauderens - Sviriez; nouveau tunnel à double voie
- € Derendingen - Inkwil; réaménagement partiel
- € Mattstetten - Rothrist; nouveau tronçon
- € Muttenz - Liestal; nouveau tronçon (tunnel de l'Adler)
- € Nœud de la gare centrale de Zurich; réaménagement
- € Zurich gare centrale - Thalwil; nouveau tunnel à double voie

La plupart de ces projets sont en construction ou déjà réalisés. La 1^{re} étape sera probablement entièrement en exploitation en décembre 2004.

P R I N C I P E S

RAIL 2000, 1^{re} étape

- € La 1^{re} étape de RAIL 2000 sera réalisée en décembre 2004. Sa mise en exploitation se fera lors du changement d'horaire 2004/2005.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Crée l'infrastructure nécessaire pour améliorer sensiblement les offres de transports publics ferroviaires de voyageurs.
- € Contribue ainsi au décongestionnement des routes encombrées par le TMI; soutient le réseau de villes suisses et améliore l'intégration des régions.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique (et sociale) du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000
- € Rapport du 11 mai 1994 sur la première étape de RAIL 2000

Explications quant au contenu:

La 1^{re} étape de RAIL 2000 permet de donner largement corps au principe des nœuds; elle apporte déjà près de trois quarts des avantages de la conception globale de RAIL 2000. Zurich, Bâle, Berne, Olten et Winterthur sont desservies à l'heure pleine et en majeure partie à la demi-heure. Lausanne, Biel/Bienne,

Lucerne et St-Gall aux minutes 15 et 45; et parfois aussi à la demi-heure. Les voitures à deux étages offrent 40% de places assises en plus et les trains inclinables raccourcissent les trajets. Ainsi, la durée de ceux-ci a baissé de 8% en moyenne, et de 15% entre les grands centres.

3.2.4 RAIL 2000 2^e étape (état août)

S I T U A T I O N I N I T I A L E

³¹RAIL 2000 2^e étape fait partie intégrante du fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP). L'enveloppe financière de la 2^e étape s'élève à 5,9 milliards de francs (prix de 1995). ³²La phase des grands investissements est prévue pour la période 2010 - 2020. Les moyens dont dispose le fonds de FTP ne permettent pas de consentir de grands investissements dans la 2^e étape de RAIL 2000 avant 2010.

Indications pour les
travaux en cours

Ces deux dernières années, la Confédération, les CFF et les cantons ont élaboré diverses conceptions de l'offre pour l'ensemble de la Suisse (voir les explications). Ces conceptions sont actuellement approfondies sur le plan «micro-économique». A titre d'hypothèse de travail pour ces approfondissements, la Confédération a partagé les moyens financiers à disposition entre une «conception de l'offre de base» nationale et des «options régionales». La «conception de l'offre de base» englobe l'ensemble des extensions de l'offre indispensables dans toute la Suisse d'un point de vue national. A cet effet, la Confédération met à disposition quelque 4 milliards de francs. Les «options» comprennent les desiderata régionaux des cantons et des entreprises de transport. Leur réalisation peut coûter 1,9 milliards de francs environ au plus.

La «conception de l'offre de base» nationale et les «options» complètent les mesures d'aménagement déjà décidées dans le cadre des NLFA, de la 1^{re} étape de RAIL 2000 et des mesures d'extension, qui font partie intégrante de la convention de prestations passée entre la Confédération et les CFF. Par ailleurs, il faut tenir compte des mesures d'aménagement découlant du rattachement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse. La «conception de l'offre» devra être coordonnée avec l'aménagement du réseau des routes nationales en discussion actuellement dans le cadre de la contre-proposition à l'initiative populaire AVANTI.

Les travaux d'optimisation s'effectuent en collaboration étroite entre la Confédération, les cantons et toutes les entreprises de transport. L'OFT a chargé les CFF d'élaborer la «conception de l'offre de base». Dans le même mandat, il incombe ensuite aux CFF de définir les «options régionales» avec les cantons et les autres entreprises de transport.

Les étapes de travail
suivantes

Actuellement, les CFF élaborent la «conception de l'offre de base» nationale. Celle-ci a pour but de développer les transports publics là où la

³¹ Pour l'approbation du plan sectoriel, la situation initiale est adaptée aux nouvelles circonstances. Les commentaires servent à informer sur l'état actuel du projet.

³² Voir le Message du 26 juin 1996 sur la construction et le financement de l'infrastructure des transports publics.

demande est la plus grande et où les perspectives sont les meilleures sur le marché. D'un point de vue actuel, les investissements devraient se concentrer sur les axes est-ouest et nord-sud. L'ensemble du réseau ferroviaire de la Suisse profitera de l'agrandissement de la capacité de ces axes très fréquentés.

Au cours du 3^e trimestre 2002, la «conception de l'offre de base» sera complétée par les «options régionales». En l'occurrence, il s'agit en premier lieu de l'aménagement des systèmes de RER à Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall et au Tessin. On peut aussi envisager des investissements complémentaires en faveur du trafic marchandises. En revanche, les «options» touchant le trafic régional en dehors des agglomérations, le trafic local (p.ex. trams) ou le trafic touristique sont de moindre priorité.

Parallèlement, les CFF concrétisent l'exactitude des coûts des principales mesures techniques, la faisant passer de +/- 50% à +/- 30%. A titre d'exemple, on peut citer l'aménagement du tronçon Olten – Zurich avec un deuxième tunnel au Heitersberg ou des extensions de capacité avec un nouveau percement sous le Jura.

Fin 2002/début 2003, les entreprises de transport et la Confédération vont élaborer les fondements de l'évaluation de la «conception de l'offre de base» nationale et des «options régionales». Cela inclut l'établissement de graphiques de réseau, l'appréciation des retombées sur le trafic et la détermination des modules d'investissement correspondants. Les résultats de l'évaluation qui s'ensuivra prendront place dans le message sur RAIL 2000 2^e étape et dans la consultation que le Conseil fédéral lancera probablement en automne 2003. Dans la phase suivante, la sphère politique décidera des options qui seront effectivement réalisées.

D E C I S I O N S

RAIL 2000 2^e étape

Les projets examinés dans la «conception de l'offre de base» sont les suivants (à informations préalables):

- € Complément et achèvement du système de nœuds, en particulier accélération des lignes Berne – Lausanne et Zurich – St-Gall; Accélération des liaisons Lausanne - Bienne - Zurich et Olten – Lucerne
- € Création de nouvelles capacités sur l'axe nord-sud, en particulier nouveau percement du Jura, lignes d'accès aux NLFA (Berne – Thoun, Gotthard nord et sud) ainsi que Lugano – Milan;
- € Création de nouvelles capacités sur l'axe est-ouest, en particulier nouveau tunnel du Heitersberg, Olten – Zurich, Zurich – Zurich-Aéroport – Winterthour ainsi que Genève-Lausanne.
- € Pour les options des cantons, priorité est donnée à l'aménagement des

systèmes de RER à Bâle, Berne, Lausanne, Lucerne, St-Gall et au Tessin.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Crée l'infrastructure nécessaire pour améliorer sensiblement les offres de trafic longues distances et de trafic d'agglomération.
- € Crée des capacités pour le trafic marchandises.
- € Contribue ainsi à délester les routes du TMI et du trafic marchandises; soutient le réseau de villes suisses.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000
- € Rapport du 11 mai 1994 sur la première étape de RAIL 2000

Explications quant au contenu:

Historique:

Le 31 mai 2000, le Conseil fédéral a pris connaissance des objectifs supérieurs de la 2^e étape de RAIL 2000. Il s'agit de:

- € l'optimisation du principe des nœuds dans le transport longues distances et de l'affinement des améliorations de l'offre découlant de la 1^{re} étape de RAIL 2000.
- € Augmentation des capacités en vue de réaliser la politique de transfert décidée par la Confédération pour le trafic marchandises.
- € Augmentation des capacités en vue de créer un trafic d'agglomération répondant aux besoins (en particulier RER).

Sur cette base, la Confédération (OFT), les CFF et les cantons ([CDCT] Conférence des directeurs cantonaux des transports publics) ont élaboré quatre conceptions de l'offre considérant différentes impulsions. Les conceptions «réseau de villes», «trafic d'agglomération» et «micro-économique» ne se distinguent que graduellement. En revanche, dans leur conception «CDCT», les cantons ont réuni la «somme de tous les desiderata».

L'OFT a évalué ces quatre conceptions sur la base d'un système complet d'indicateurs. Les résultats ont montré que les conceptions «réseau de villes», «trafic d'agglomération» et «micro-économique» correspondent aux principes d'une maîtrise durable de la mobilité. Mais c'est la conception «micro-économique» qui est porteuse des plus grands bénéfices globaux, et de loin.

Cependant, ces quatre conceptions de l'offre dépassaient largement les possibilités financières de la Confédération. C'est pourquoi il faut optimiser les planifications actuelles sous l'angle des transports et en redimensionner le financement.

Carte

Sera ajoutée plus tard en vue de l'approbation de la partie conceptuelle (information sur la conception de l'offre de base)

3.2.5 Réseaux express régionaux (RER)

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Position centrale du
trafic régional

Le trafic régional occupe une place centrale au sein du système des TP de la Suisse. Il a une fonction importante de «pourvoyeur» des transports sur de longues distances tout en faisant office de trait d'union avec le trafic local urbain. Au cours des 30 dernières années, les CFF ont développé quelques systèmes de RER. Aujourd'hui, ceux-ci représentent environ 85% du volume des activités du trafic régional des CFF. Plus de 50% des clients des CFF empruntent quotidiennement des transports aussi bien régionaux que sur de longues distances.

Les cantons et les CFF ont défini à la fin de 2001 des conceptions de l'offre pour la plupart des RER. Il est apparu que leur aménagement requiert des investissements de différentes ampleurs dans le matériel roulant et l'aménagement des infrastructures; les CFF ne peuvent pas réaliser tous les projets avec la même célérité. Les RER seront donc aménagés en deux étapes: les CFF veulent réaliser les RER de la première étape d'ici en 2007. L'étendue de la seconde étape est en cours d'examen par la Confédération, les cantons et les CFF dans le cadre des projets RAIL 2000 2^e étape et réseau européen à grande vitesse (voir chapitre 3.1.3). Leur réalisation démarrera au plus tôt en 2008.

On ignore encore comment l'engagement financier supplémentaire de la Confédération décidé par le Conseil fédéral se répercutera dans les agglomérations. Les principes ad hoc sont formulés dans la partie générale (Partie III) ainsi que dans les chapitres consacrés au trafic des voyageurs et à l'infrastructure (chapitres IV/2.2 et 2.4).

Informations

RER

Les réseaux express régionaux suivants sont mentionnés comme Information:

1^{re} étape

- ∅ **Zurich:** La planification de l'offre pour le troisième complément partiel du «S-Bahn» zurichois est en cours. Deux projets vont être réalisés: l'introduction du S15 de Rapperswil à Affoltern ainsi que l'instauration de la cadence au ¼ d'heure sur la rive gauche du lac de Zurich; il est prévu de l'étendre dans la direction d'Aarau et, respectivement, de Wil et Frauenfeld.
- ∅ **Suisse centrale:** La première étape du chemin de fer urbain de Zoug composé de deux lignes (Baar-Zoug-Rotkreuz; Zoug-ArthGoldau-Erstfeld) sera inaugurée en 2004. Dans les cantons de Lucerne, d'Obwald et Nidwald, la desserte locale sera améliorée d'ici à la fin de 2004 grâce à l'aménagement de nouveaux arrêts.

- ∄ **Bâle:** A la fin de 2004, les trains devraient circuler en cadence semi-horaire sur les lignes Mulhouse-Frick/Laufenburg et Olten-Laufen ainsi que sur la «Ligne rouge» Zell im Wiesental-gare badoise de Bâle (en partie jusqu'à Bâle CFF).
- ∄ **Berne:** Dans le cadre d'un assainissement, les CFF vont céder au BLS leur participation au RER bernois en 2003. Avec la mise en exploitation du nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist en décembre 2004, les conditions de raccordement vont fondamentalement changer dans le nœud de Berne et, partant, dans la région du grand Berne, ce qui nécessitera de reconsidérer entièrement l'offre de RER. Les projets d'infrastructure nécessaires pour permettre la réalisation du nouveau RER sont identifiés et leur planification ou leur réalisation a été lancée au sein des compagnies ferroviaires compétentes (BLS, RM, CFF). La détermination des exigences posées au matériel roulant est également presque achevée.

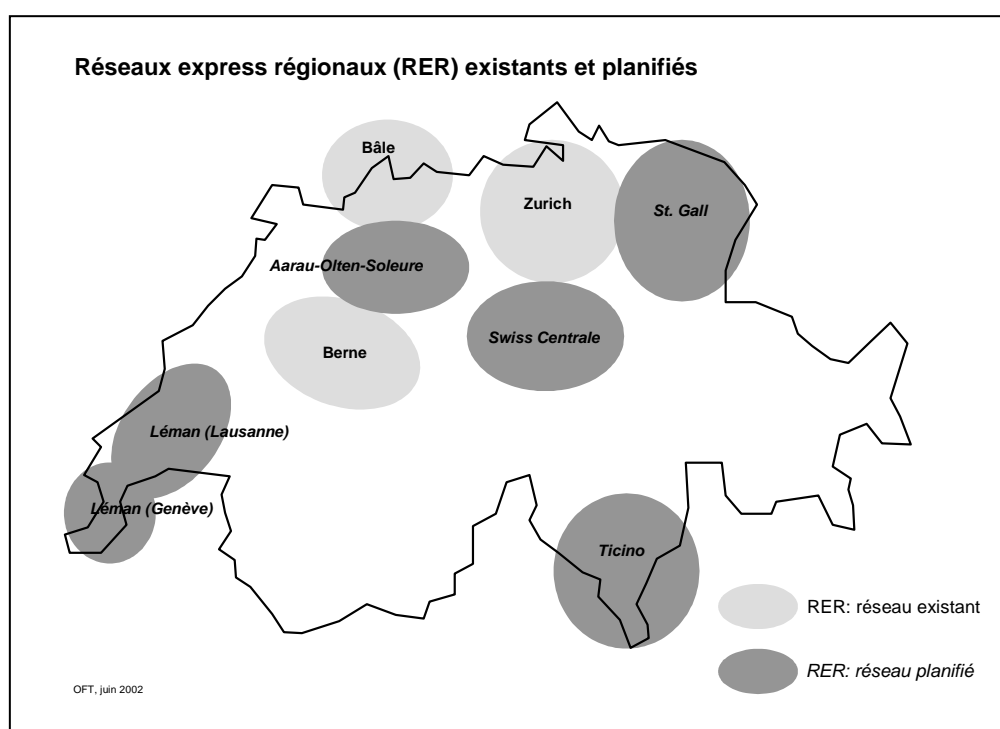
2^e étape (financement non encore assuré)

- ∄ **St-Gall:** En septembre 2001 a été fondée Turbo AG, filiale commune des CFF (60%) et du Mittelthurgaubahn (MThB; 40%). Cette entreprise ou le SOB, voire toutes les deux, vont reprendre, dès le changement d'horaire 2003, toutes les prestations de transport régional dans le nord-est de la Suisse.
- ∄ **Suisse centrale (2):** En ce qui concerne le chemin de fer urbain de Zoug, une seconde étape, comportant diverses extensions du réseau, est prévue pour la période 2012 à 2020. De plus, on a planifié dès 2007 la mise en réseau des différents modules du RER de Suisse centrale.
- ∄ **Léman:** Le RER bipolaire Léman englobera les deux centres de gravité que sont Genève et Lausanne. La conception du RER Genève est élaborée. Le principal point d'achoppement est le consensus à trouver quant au financement de l'infrastructure sur la base de l'accord de 1912 entre les CFF, la Confédération et le canton de Genève. A Lausanne, deux lignes transversales ont déjà été mises en exploitation. D'autres étapes devant aboutir à une cadence semi-horaire généralisée et à une nouvelle ligne transversale vont suivre.
- ∄ **Tessin:** Dans la région du Tessin, un système de RER taillé à la mesure des futurs besoins de transport est prévu dans le périmètre Bellinzone-Monza-Varese. Dans cette perspective une convention de longue durée valide jusqu'en 2005 a été signée en 2000 avec le canton, et un mandat de planification du RER tessinois adopté et mis en route. Du fait de problèmes de financement de l'infrastructure, en particulier pour le tronçon Mendrisio-Varese, le RER tessinois ne pourra être réalisé que dans le cadre de la deuxième étape.
- ∄ **Aarau-Olten-Soleure:** Il est probable qu'un système de RER soit aussi aménagé dans cette région à plus ou moins long terme.

D E C I S I O N S

Réseaux express régionaux

- € L'aménagement des RER nécessite des moyens financiers supplémentaires. L'attribution de ceux-ci doit se faire sur la base de programmes d'agglomérations dans lesquels il y a lieu de faire concorder les besoins de transport, les impératifs de l'environnement et les nécessités de l'organisation du territoire. (€ informations préalables)
- € Les besoins du «trafic d'agglomération» sont pris en compte dans la mesure du possible lors de la sélection des projets entrant dans la 2^e étape de RAIL 2000 (€ résultat intermédiaire).



E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Améliore l'offre ferroviaire dans les agglomérations.
- € Contribue ainsi à délester les routes du TMI dans les agglomérations; contribue à l'accroissement de l'engagement de la Confédération dans le trafic d'agglomération.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Explications quant au contenu:

L'offre des RER s'aligne sur la demande. Compte tenu des moyens financiers à disposition, leur aménagement vise les standards suivants:

- € cadence au moins semi-horaire sur toutes les lignes,
- € cadence ¼ d'heure sur la ceinture intérieure des agglomérations,
- € lignes transversales traversant le centre des villes,
- € lignes accélérées sur la ceinture extérieure,
- € vitesse moyenne d'environ 50 km/h,
- € entrée de plain-pied grâce à des quais de 55 cm de hauteur,
- € tarif uniforme, communication uniforme,
- € coordination avec les autres modes de transport,
- € cadence horaire en dehors des zones d'agglomération desservies par les RER.

3.2.6 NLFA

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Les NLFA, élément
central du FTP

Pour renforcer les transports publics et transférer de la route au rail le trafic marchandises à travers les Alpes, il faut moderniser et étendre l'infrastructure ferroviaire. Les NLFA (nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes) sont un des éléments capitaux de cet aménagement.

Le peuple suisse a approuvé le projet de NLFA en 1992. Suite à la situation économique tendue, à l'accumulation de grands projets et à une rentabilité prévisionnelle plus faible des NLFA, la Confédération a été obligée de revoir le projet initial et de le redimensionner: c'est ainsi qu'elle a mis de côté les lignes d'accès et les nouveaux tronçons non absolument indispensables. Le peuple et les cantons ont approuvé le projet de NLFA redimensionné le 29 novembre 1998, lors de la votation sur la construction et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP). Le projet de NLFA fait aussi partie de l'accord de 1992 sur le transit et de l'accord sur les transports terrestres conclu en 1999 entre la Suisse et l'UE.

Dans le trafic des voyageurs, les NLFA intègrent la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Dans le trafic marchandises, les NLFA créent les capacités de transport nécessaires grâce aux deux nouveaux tunnels de base du Loetschberg et du St-Gothard. Le fait qu'à l'avenir, les lourds convois de marchandises n'aient plus à circuler sur les lignes de montagne aura des effets positifs sur la qualité des transports et les coûts d'exploitation de l'acheminement des marchandises par le rail. Par conséquent, les NLFA sont une condition prépondérante pour le transfert du trafic marchandises de la route sur le rail, ce qu'exige l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

Principaux éléments de
la conception des NLFA

Les principaux éléments de la conception des NLFA sont:

- € **Aménagement de l'axe Loetschberg-Simplon:** Percement du tunnel de base du Loetschberg, de 34,6 km de long, entre Frutigen (BE) et Rarogne (VS), dont la construction a commencé en 1999. La mise en exploitation de cet ouvrage est prévue pour mai 2007.
- € **Aménagement de l'axe du St-Gothard:** Entre Erstfeld (UR) et Bodio (TI), percement du tunnel de base du St-Gothard, long de 57 km, dont la construction a également commencé en 1999 et durera probablement jusqu'en 2013/14. On prévoit de commencer en 2006 le

perçement du tunnel de base du Ceneri, long de 15 km, entre Camorino et Vezia. Durée prévue 10 ans environ.

- € **Raccordement de la Suisse orientale:** La Suisse orientale sera raccordée aux NLFA grâce à des aménagements réalisés sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau ainsi qu’avec le tunnel de base du Zimmerberg (début des travaux 2006, fin 2013 env.) et le tunnel du Hirzel (début des travaux 2011, fin 2016 env.).
- € Le reste du réseau ferroviaire des CFF SA et du BLS Lötschbergbahn SA sera complété par des aménagements n’entrant pas dans le périmètre des NLFA, afin d’exploiter de manière optimale les nouvelles capacités créées sur les axes nord-sud entre Bâle-Loetschberg-Domodossola et Bâle-St-Gothard-Milan et améliorer l’offre sur l’ensemble du réseau.
- € L’examen courant des mesures compensatoires assure que les crédits d’ouvrage établis des NLFA (y compris les réserves) seront respectés. La planification des compensations peut donner lieu à des abandons ou à des ajournements.

Réalisation en deux
phases

La Confédération réalise les NLFA en deux phases. Cela permet de garder les coûts sous contrôle et de coordonner progressivement l’offre ferroviaire à l’accroissement de la demande de transport. L’OFT a présenté la conception des NLFA et les mesures techniques qui en découlent dans le plan sectoriel AlpTransit.

D E C I S I O N S

NLFA

Le plan sectoriel AlpTransit est déterminant pour les niveaux de coordination.

- € Le tunnel de base du Loetschberg entre en service en 2006/07.
- € Le tunnel de base du St-Gothard entre en service en 2013/14.
- € En 2006 commence la construction du tunnel de base du Ceneri.
- € En 2006 commence la construction du tunnel de base du Zimmerberg.
- € En 2011 commence la construction du tunnel du Hirzel.
- € Le plan sectoriel AlpTransit est adapté la situation la plus récente.
- € D’ici à la fin de 2004 environ, l’OFT intègre le plan sectoriel AlpTransit dans le nouveau plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics (è résultat intermédiaire). D’ici là, le plan sectoriel AlpTransit est considéré comme un instrument de planification à part entière (è inscription).

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Crée des capacités pour le trafic marchandises et contribue à rendre plus avantageux et plus attractif le transport de marchandises par le rail.
- € Accélère le trafic national et international des voyageurs sur de longues distances.
- € Améliore la connexion de régions au réseau européen à grande vitesse.
- € Contribue ainsi à délester les routes du TMI et du trafic marchandises; soutient le réseau de villes suisses et améliore la liaison des grandes agglomérations suisses avec les métropoles européennes.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000
- € Message du 11 mai 1994 sur la première étape de RAIL 2000

Explications quant au contenu:

Le coût des NLFA est plafonné à 14,7 milliards de francs (prix de 1998). Ce montant inclut une réserve de 15%. 7,7 milliards de francs sont prévus pour l'axe St-Gothard-Ceneri et 3,2 milliards de francs pour l'axe Loetschberg-Simplon.

Les NLFA sont financées par le fonds FTP, alimenté par la redevance sur les poids lourds liée aux prestations, une partie de l'impôt sur les huiles minérales, un pour-mille de la TVA ainsi que par un endettement maximal de 25%.

Le crédit total 14,7 milliards de francs est divisé en deux tranches, l'une de 11,3 et l'autre de 3,4 milliards de francs. Le Parlement a déjà libéré la première tranche. Celle-ci couvrira les investissements consacrés aux tunnels de base du St-Gothard et du Loetschberg, l'aménagement de la Surselva, les aménagements des lignes sur le reste du réseau de l'axe du Loetschberg ainsi que les ouvrages urgents à réaliser sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau. Elle couvrira également les dépenses nécessitées par la supervision du projet.

Les crédits d'ouvrage incluent les tunnels du Ceneri, du Zimmerberg et du Hirzel, de même que des aménagements sur les lignes du reste du réseau de l'axe du St-Gothard ainsi que d'autres ouvrages entre St-Gall et Arth-Goldau. La libération des moyens financiers requis à cet effet exige que le Conseil fédéral présente un projet au Parlement en 2002/2003.

Carte et étude de base

Réglé dans le plan sectoriel AlpTransit

3.2.7 Raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements RGV)

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Raccordements RGV de la Suisse romande et de la Suisse orientale

Le raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau européen à grande vitesse (raccordements TGV) fait partie intégrante du dossier de «construction et financement de l'infrastructure des transports publics» (FTP). Vers le nord et l'est, ce sont l'axe de la vallée du Rhin et le raccordement à la liaison Paris – Stuttgart – Munich – Vienne qui ont une importance prioritaire. A l'ouest, ce sont les jonctions avec le réseau TGV français qu'il s'agit de réaliser. En font partie le raccordement à la LGV (ligne à grande vitesse) Sud-Est, à la LGV Est, et aux TGV Rhin-Rhône et Méditerranée. Au sud, la Confédération envisage le raccordement à la ligne Turin – Milan – Venise (ne fait pas partie du FTP).

Accords passés avec les pays voisins

La Confédération coordonne les planifications avec les pays voisins par le truchement d'accords. Avec l'Allemagne, la Suisse a signé la Convention sur les raccordements Nord aux NLFA. L'accord est ratifié et en vigueur depuis le 2 juin 1998. Le 5 novembre 1999, les ministres des transports ont signé la Convention sur les raccordements TGV avec la France (pas encore ratifié). La Convention sur les raccordements sud des NLFA avec l'Italie est ratifié et en vigueur depuis le 18 mai 2001.

P R I N C I P E S

Raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements RGV) (selon accords bilatéraux)

Raccordement au réseau RGV allemand

Dans l'accord bilatéral, l'Allemagne et la Suisse ont envisagé la réalisation des mesures suivantes:

- € Ligne du Rheintal Karlsruhe – Bâle: aménagement progressif sur le territoire allemand dans la perspective de l'exploitation complète des NLFA ();
- € Accès nord aux NLFA sur le territoire suisse: deuxième pont sur le Rhin à Bâle, nouveau tronçon Mattstetten (BE) – Rothrist (AG) dans le cadre de la première étape de RAIL 2000, nouveau percement du Jura (pour autant que le besoin existe d'ici 2020 environ; dans le cadre de la 2^e étape de RAIL 2000);
- € Raccourcissement d'environ une heure, ou 25%, de la durée des trajets sur chacun des axes Zurich – Schaffhouse – Stuttgart et Zurich – St-Gall – Munich ;
- € Si des surcharges devaient se produire dans la région du lac de Constance, des mesures adéquates seraient mises en œuvre.

Raccordement au réseau TGV français

Les mesures prévues englobent les trois axes suivants entre la Suisse et la France:

- € Genève via Mâcon en guise de liaison à la LGV existante reliant le sud de la France à Paris - Londres.
- € L'accès de Lausanne et Neuchâtel/Berne à Dijon via Vallorbe/Pontarlier (arc jurassien).
- € La ligne de Bâle à Paris et Strasbourg via Mulhouse.

Les améliorations suivantes doivent être réalisées au titre de mesures à court terme:

- € Raccordement de Genève: remise en service et modernisation de la Ligne dite du Haut-Bugey via Bellegarde - La Cluse - Bourg-en-Bresse vers Mâcon ainsi que mise en circulation éventuelle de trains inclinables.
- € Raccordement de la ligne de l'arc jurassien: amélioration de l'alimentation électrique de la rampe nord du Jura, mise en circulation, si possible, de trains inclinables
- € Raccordement de Bâle: améliorations ponctuelles dans le cadre de Masterplan / Euroville, entrée St. Louis – Bâle.

Ultérieurement, on peut envisager les mesures complémentaires suivantes:

- € Raccordement de Genève: améliorations de divers tronçons de la ligne Genève – Mâcon; amélioration des liaisons entre Genève et Paris dans le cadre de la branche ouest et sud du TGV Rhin – Rhône.
- € Raccordement de la ligne de l'arc jurassien: améliorations ponctuelles de la ligne Dole – Lausanne/Berne; amélioration des liaisons entre Paris et la Suisse romande dans le cadre de la branche ouest du TGV Rhin – Rhône.
- € Raccordement de Bâle: amélioration des liaisons entre Paris et le nord-ouest de la Suisse via Bâle dans le cadre des nouveaux tronçons du TGV Est et du TGV Rhin – Rhône.

Raccordement au réseau TGV italien

Les principaux éléments de la convention-cadre CH-I sont:

- € Aménagement et construction des lignes d'accès aux NLFA du côté suisse et italien sur les axes Loetschberg/Simplon – Milan/Novara et St-Gothard – Novara/Milan.
- € Sur l'axe du St-Gothard, il faudra évaluer, à partir du tunnel de base du Ceneri, un tracé via Chiasso/Como ou via Varese vers le sud. La durée du trajet de Zurich à Milan devra être raccourcie d'environ 1 ½ heure de manière à être ramenée à 2 heures environ, et il faudra garantir une intégration optimale au réseau.
- € Amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa. Optimisation des terminaux existants et/ou mise en service de terminaux

supplémentaires en vue d'en améliorer les capacités

I N S C R I T P I O N S

Raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse romande au réseau européen à grande vitesse (raccordements RGV)

- € Pour les raccordements au réseau allemand et français à grande vitesse, le Conseil fédéral présentera en été 2003 un message portant sur une loi cadre (à résultat intermédiaire). Parallèlement, le Parlement sera appelé à libérer un premier crédit d'engagement pour les mesures prêtes à être mises en œuvre à ce moment (à résultat intermédiaire).

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Améliore la connexion de régions au réseau européen à grande vitesse.
- € Contribue ainsi à délester les routes du TMI; décongestionne le trafic aérien; améliore la liaison des grandes agglomérations suisses avec les métropoles européennes.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

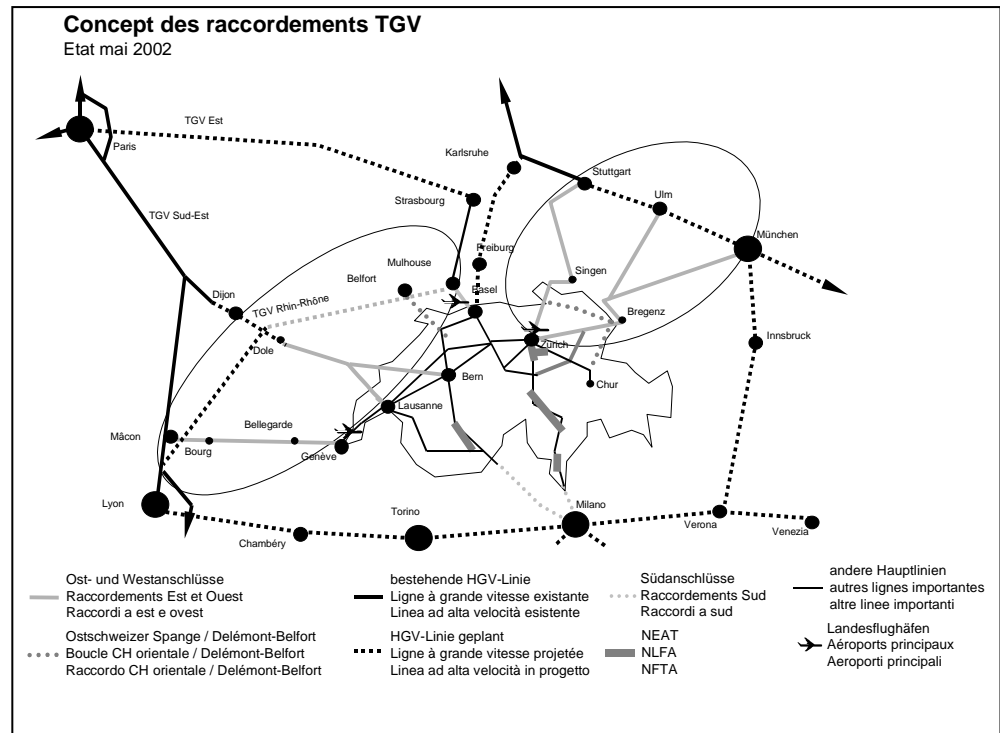
Principaux documents de base:

- € Message du 13 septembre 2000 sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux liaisons à grande vitesse (FF 2000 5463)
- € Arrêté fédéral portant approbation de la convention conclue entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment aux liaisons à grande vitesse
- € Message sur la garantie de la capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) (13 septembre 2000).
- € Convention entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) au réseau italien à haute performance (RHP).

Explications quant au contenu:

Le financement des raccordements de la Suisse au réseau ferroviaire italien à grande vitesse n'est pas assuré.

La réalisation de terminaux en Italie se fait dans le cadre des mesures d'accompagnement à l'accord sur le transport terrestre passé avec l'UE (voir chapitre 3.3.1).



3.2.8 Convention de prestations Confédération - CFF

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Teneur de la convention de prestations

La convention de prestations entre la Confédération et les CFF règle la préservation, l'exploitation et le développement de l'infrastructure sur le réseau des CFF. Mais elle traite aussi l'orientation de la politique des transports des CFF et leurs prestations dans le domaine des transports. Le plafond des dépenses fixe les moyens financiers versés par la Confédération aux CFF pour la durée de la convention de prestations, qui est de quatre ans.

Stratégie du propriétaire

Dans la stratégie du propriétaire, le Conseil fédéral concrétise et complète les conditions et les objectifs généraux qui découlent de la convention de prestations. Cette stratégie vaut également pour quatre ans. La Confédération examine la réalisation de ces objectifs à l'aide d'un controlling fondé sur des indices. Convention de prestations, plafond des dépenses et stratégie du propriétaire sont, avec l'élection des membres du conseil d'administration des CFF, les principaux instruments dont dispose la Confédération pour piloter cette entreprise.

La convention de prestations actuelle expire à la fin de 2002. Ce printemps, le Conseil fédéral a présenté au Parlement son message concernant la nouvelle convention de prestations des années 2003 à 2006.

La «conception du réseau» des CFF en forme un pilier important. C'est dans celle-ci que les CFF présentent le développement de l'infrastructure jusqu'en 2020 d'un point de vue entrepreneurial. La conception du réseau assure que les conventions de prestations sont cohérentes avec le développement à long terme de l'infrastructure (voir aussi à ce sujet le chapitre 2.4). Le plafond des dépenses pour la convention de prestations 2003-2006 est fixé à 6,025 milliards de francs, qui se répartissent comme il suit:

Répartition des moyens
alloués dans la
convention de
prestations 2003-2006

- € Conservation de la valeur du réseau, 3,6 milliards de francs (y compris adaptation au moyen du European Train Control Systems ETCS);
- € Adaptation du réseau, 0,525 milliard de francs (notamment augmentation des performances dans le trafic marchandises nord-sud et dans le «trafic d'agglomération»);
- € Indemnités des coûts non couverts générés par l'exploitation de l'infrastructure, 1,9 milliard de francs.

D E C I S I O N S

Convention sur les prestations Confédération - CFF

- € Les CFF engagent les moyens financiers pour l'exploitation, la préservation et le renouvellement de l'infrastructure existante (è inscription).
- € La Confédération contrôle le développement du réseau ferroviaire des CFF à l'aide de conditions stratégiques selon le principe du «financement de programmes»³³ (voir cartes de la conception du réseau CFF avec état théorique en 2006 et conditions générales selon chapitre 2) (è résultat intermédiaire).
- € L'OFT examine la conception du réseau des CFF dans l'optique de la situation à atteindre en 2020.
- € L'OFT examine, d'ici en 2005, la réalisation d'une conception pour l'ensemble du réseau ferroviaire suisse.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Assure l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure sur le réseau des CFF.
- € Assure l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire à «l'état de la technique».

³³ Voir les «Explications»

- € Contribue ainsi à la fonctionnalité du réseau ferroviaire et à l'augmentation des capacités ainsi que des vitesses admissibles sur le réseau des CFF.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Message du 2 septembre 1998 sur la Convention de prestations 1999 à 2002
- € Message du 8 mars 2002 sur la Convention de prestations 2003 à 2006

Explications quant au contenu:

Le Parlement statue en automne 2002 sur les résolutions inscrites dans la convention de prestations et sur le plafond des dépenses y relatif. La nouvelle convention entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

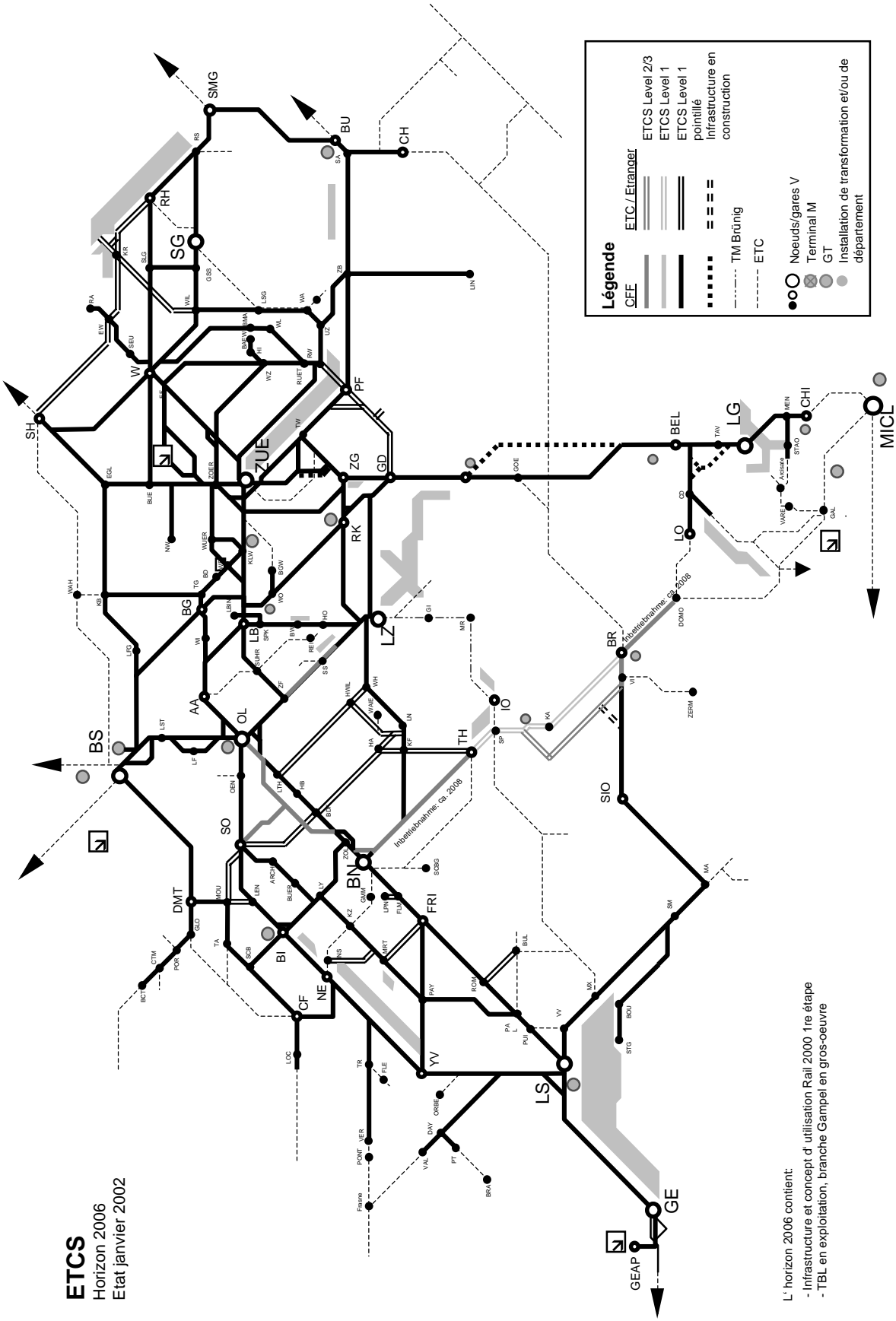
La conception du réseau des CFF présente le développement du réseau jusqu'en 2020 du point de vue des CFF. Les décisions prises, par exemple à propos du ETCS, du GSM-R, des charges par essieu ou des profils d'espace libre, ont une incidence considérable sur le développement territorial et doivent donc être examinées dans le cadre du plan sectoriel des transports ferroviaires / transports publics. C'est ainsi que les charges admissibles par essieu ont une incidence sensible sur l'acheminement du trafic marchandises. Les profils d'espace libre déterminent sur quelles lignes circulera le matériel roulant spécial, tel que les trains à deux étages. Des innovations techniques telles que le ETCS ou le GSM-R influencent les capacités du réseau ferroviaire et agissent donc sur la qualité de l'offre de trafic des voyageurs et de marchandises.

Le principe du «financement de programmes» fait partie intégrante de la Nouvelle Péréquation financière (NPF). Il signifie que la Confédération convient avec les CFF des «objectifs à atteindre» dans les principaux domaines. La façon d'atteindre ces objectifs est laissée à l'appréciation des CFF. Conséquence du «financement de programmes», la nouvelle convention de prestations avec les CFF ne comporte plus de listes de projets.

Carte

Indication des objectifs stratégiques pour l'aménagement du ETCS (tirée de la convention de prestations 03 – 06)

ETCS
Horizon 2006
Etat janvier 2002



L' horizon 2006 contient:
- Infrastructure et concept d' utilisation Rail 2000 1^{re} étape
- TBL en exploitation, branche Campel en gros-oeuvre

3.3 Trafic marchandises

3.3.1 Mesures découlant de la loi sur le transfert du trafic

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Loi sur le transfert du
trafic

La loi sur le transfert du trafic³⁴ fixe les principes fondamentaux de la politique suisse en la matière: dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres (ATT), le trafic routier de marchandises à travers les Alpes doit être d'abord stabilisé au niveau de l'an 2000³⁵, puis progressivement réduit. Deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg, le trafic lourd à travers les Alpes doit être ramené à 650'000 camions par an. D'autres éléments sont la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) ainsi que la réglementation des contingents en vue de l'admission progressive des camions d'un poids total de 40 tonnes et les courses à vide. Dans la perspective du transfert de la route au rail du trafic lourd à travers les Alpes, le Parlement a entériné un paquet de mesures d'accompagnement touchant la route et le rail. La loi sur le transfert du trafic est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2001. Pour la mise en œuvre de ces mesures, il a accordé, par arrêté du 28 septembre 1999, un plafond des dépenses de 2,85 milliards de francs pour la période 2000-2010.

Côté rail, la promotion du trafic combiné est capitale. Elle réunit des offres de chaussée roulante (CR) et de trafic combiné non accompagné (TCNA).

Suivi des mesures
d'accompagnement

Pour la mise en application de la loi sur le transfert du trafic, la Confédération, sous la direction de l'OFT, a instauré un suivi à grande échelle. Elle présente périodiquement son évolution dans un rapport intitulé «rapport sur le transfert du trafic». Le Conseil fédéral a adopté le premier de ces rapports le 1^{er} mai 2002. Il évalue le transfert réalisé à ce jour et fixe les objectifs de la période suivante. Le plan d'action renseigne sur la démarche ultérieure (voir «Explications»).

P R I N C I P E

Mesures découlant de la loi sur le transfert du trafic (offres de trafic combiné)

€ La Confédération met en œuvre les mesures d'accompagnement, observe leur efficacité, puis les optimise et les complète en permanence.

³⁴ RS 740.1

³⁵ Env. 1,4 million de poids lourds franchissant les Alpes.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Fait partie intégrante du transfert du trafic marchandises et des négociations bilatérales sur les transports terrestres avec l'UE.
- € Contribue à délester les routes du trafic marchandises.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Accord bilatéral du 1^{er} janvier 2001 sur les transports terrestres avec l'UE
- € Loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic
- € Rapport du 1^{er} mai 2002 sur le transfert du trafic

Explications quant au contenu:

En vertu de la loi sur le transfert du trafic, les mesures qui servent à atteindre l'objectif sont les suivantes:

Mesure	But/Description	Importance
RPLP	Vérité des coûts dans le trafic routier de marchandises Exploitation des gains de productivité du fait de l'élévation du poids limite Financement FTP	Mesure capitale sous l'angle de l'économie de marché en vue de réduire le trafic routier de marchandises, entrée en vigueur en janvier 2001
Promotion à l'échelon international du transport ferroviaire de marchandises	Amélioration de la qualité dans le trafic ferroviaire international de marchandises et accélération des formalités douanières	Mesure capitale dans l'optique de l'amélioration de la compétitivité du trafic ferroviaire de marchandises
Chaussée roulante St-Gothard et Loetschberg	Rémunération des coûts non couverts de capacités disponibles à court terme pour le transfert route-rail	Mesure capitale pour le transfert à court terme; CR Loetschberg en service depuis le 11. 6. 2002
Capacités des terminaux	Financement d'extensions de terminaux au nord et au sud	Aides courantes au financement de terminaux étrangers
Commandes de TCNA	Indemnisation des coûts non couverts dans le «trafic combiné»	Principale mesure de transfert, depuis 2000
Allègements du prix du sillon	Amélioration générale de la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises	Mesure importante pour la promotion du transport ferroviaire de marchandises (depuis 2000) et pour la garantie du TWC (depuis 2001)
Augmentations de la productivité	Suivi des améliorations de la productivité dans les secteurs de l'infrastructure et des transports	Suivi des objectifs de la stratégie du propriétaire (CFF)
Accélération du tunnel de base du Loetschberg	Mise à disposition rapide de capacités de transit supplémentaires	Suivi des progrès
Exonération de la RPLP sur les parcours initiaux et finaux des terminaux de TC	Allègement financier de la chaîne de transport en «trafic combiné» (TC)	Mesures d'accompagnement en Suisse en vue de promouvoir le TC
Contrôles du trafic	Assurer la bonne observation de	Mesure routière capitale en vue

Mesure	But/Description	Importance
lourd	la réglementation de la RPLP, des prescriptions sur les heures de repos et des limites de poids	de respecter le nouveau régime et d'améliorer la sécurité
Canalisation du trafic	Canalisation du trafic routier sur divers itinéraires	Mesure capitale en cas de perturbations du trafic (embouteillages, fermeture du St-Gothard)
Conditions de travail	Adaptation des ordonnances au droit international	Mesure d'accompagnement

Le premier rapport sur le transfert du trafic comporte un plan d'action qui définit la démarche ultérieure.

Plan d'action

	Action n°	Description de l'activité
Route	1	Poursuite de l'intensification ciblée des <i>contrôles du trafic des poids lourds</i> et création de l'infrastructure nécessaire à cet effet (centres de compétences)
	2	Mise en œuvre des mesures de canalisation du trafic (intégration dans le projet «Gestion du trafic lourd en Suisse»)
	3	Application des décisions issues de la rencontre des ministres des transports du 30 novembre 2001 en vue d'améliorer la sécurité du <i>trafic routier et de promouvoir le transfert</i> des marchandises sur le rail
Rail	4	Amplification des efforts internationaux en vue d' <i>améliorer la qualité dans le transport ferroviaire de marchandises</i> : intégration de l'Allemagne et de l'Italie dans le groupe de travail néerlandais-suisse et mise en œuvre des mesures (voir programme de mesures à la suite du tableau)
	5	<i>Optimisations ferroviaires internes</i> (temps d'exploitation, mise en cadence du trafic marchandises, augmentation des vitesses, augmentation de la charge aux crochets de traction, réduction de l'administration aux frontières, pas de changement de locomotive aux gares frontières)
	6	Investissements dans les gares frontières et les terminaux de transbordement
	7	Mesures visant à augmenter les performances sur les lignes où les capacités sont critiques (parfois incluses dans les conceptions de l'offre en cours d'élaboration dans la 2 ^e étape de RAIL 2000 ainsi que dans la Convention de prestations 03-06 entre la Confédération et les CFF)
	8	Augmentation des commandes de trafic combiné non accompagné, ainsi que des offres de chaussée roulante en fonction de la demande
	9	Promotion d'alternatives ferroviaires attractives pour les transports intérieurs
	10	Examen et soutien apporté à un <i>terminal de CR</i> à Domodossola et à la construction d'un «poste de déchargement d'urgence» à Iselle, év. aussi à Brigue
	11	Augmentation des subventions pour le « <i>financement initial</i> » (p.ex. aide au démarrage pour des opérateurs de traction indépendants, «pools de caisses mobiles» et autres innovations techniques telles que plates-formes surbaissées) et examen du financement du matériel roulant servant directement à un transfert supplémentaire

	12	Examen de la possibilité d' <i>exploiter la ligne jusqu'à Domodossola</i> par une entreprise suisse et cofinancement par la Suisse (dans le cadre du renouvellement de la Convention du Simplon), examen de la location de tronçons italiens cofinancés par la Confédération
	13	Augmentation, en fonction de la demande, des contributions à la construction de <i>lignes de raccordement</i>
Suivi	14	Mise en œuvre du système de reconnaissance précoce
	15	Amélioration de la <i>saisie des données</i> dans le trafic lourd (relevé du 'trafic à travers les Alpes', indications sur les poids, les types de PLM et leur charge au moyen d'installations WIM et de bornes RPLP supplémentaires)
	16	Mise en œuvre de la conception de <i>suivi environnemental</i>

3.3.2 Promotion du trafic combiné

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Promotion du trafic combiné

Côté rail, la promotion du trafic combiné est capitale pour la politique de transfert du trafic de la Confédération. Elle englobe les offres de chaussée roulante (CR) et de trafic combiné non accompagné (TCNA).

Les corridors du St-Gothard et du Loetschberg font partie intégrante des 'Freight Freeways' européens. Sur ces axes, l'UE a édicté des conditions en relation avec l'interopérabilité dans l'exploitation et la commercialisation coordonnée des sillons. Le TCNA en profitera également. Tant que les différentes mesures visant à améliorer le TCNA sur le plan international n'agissent pas, ce segment non rentable sera mis au concours public, commandé et rétribué par la Confédération. L'adjudication sera fondée sur la comparaison des offres reçues par étalonnage des performances.

Chaussée roulante (CR)

Un autre élément de la politique de transfert du trafic est la commande et l'indemnisation de la CR. A la différence du TCNA, les chemins de fer chargent des camions entiers sur la CR. L'utilisation de celle-ci ne nécessite aucun investissement préalable de la part des opérateurs de transbordement dans des conteneurs ou des caisses mobiles. L'utilisation de la CR ne requiert pas d'équipements de transbordement coûteux. En revanche, la CR ne peut transférer le trafic lourd de la route au rail que sur des distances relativement courtes, et les chemins de fer convoient une forte proportion de «poids mort». Néanmoins, la Suisse a étendu son offre de CR au St-Gothard et sur l'axe Loetschberg-Simplon. En aménageant le corridor de ferroutage sur ce dernier, la Confédération a permis pour la première fois en 2001, de transporter des camions de 4,0 mètres de hauteur aux angles à travers la Suisse.

D E C I S I O N S

Promotion du trafic combiné

- € La Confédération continue à commander les offres de chaussée roulante (CR) sur les relations suivantes, et en couvre les coûts non couverts (è coordination réglée):
 - € Axe du St-Gothard
 - Singen – Milan
 - Fribourg en Br. – Lugano
 - Bâle – Lugano
 - € Loetschberg-Simplon:
Fribourg e.B.- Novare
 - € Cadenazzo-Luino
- € Dans une phase transitoire, la Confédération continue à commander des envois en trafic combiné non accompagné (TCNA) et indemnise les coûts non couverts. En outre, elle compare les offres reçues des entreprises de transport. (è inscription).
- € Amélioration de l'infrastructure entre Iselle et Domodossola (è résultat intermédiaire)

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Fait partie intégrante du transfert du trafic marchandises et des négociations bilatérales sur les transports terrestres avec l'UE.
- € Contribue à délester les routes du trafic marchandises.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Accord bilatéral du 1^{er} janvier 2001 sur les transports terrestres avec l'UE
- € Loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic (RS 740.1)
- € Rapport du 1^{er} mai 2002 sur le transfert du trafic
- € Ordonnance du 29 juin 1988 sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OTC)

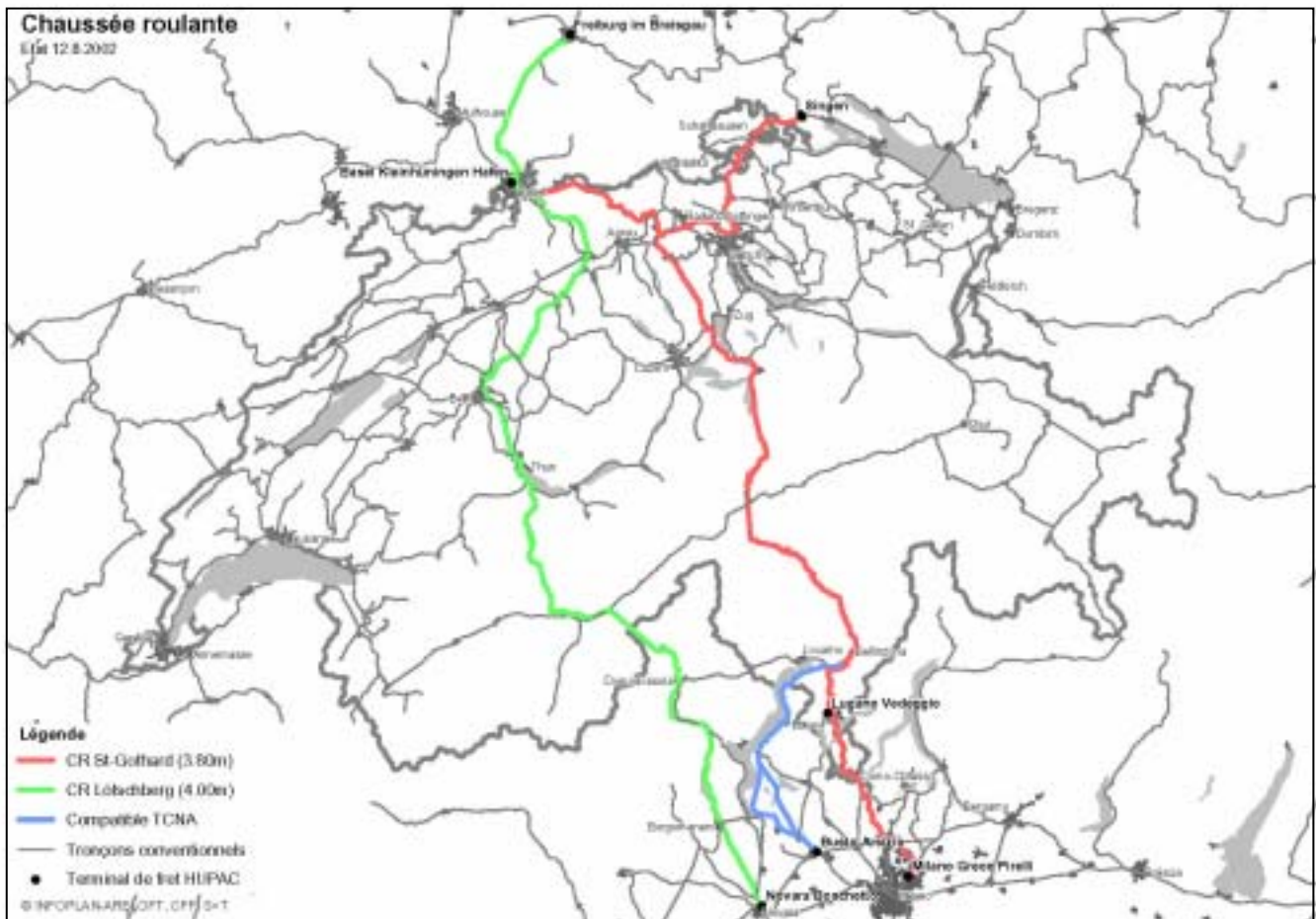
Explications quant au contenu:

L'introduction de la CR entre Freiburg i.Br. et Novara fait partie intégrante de l'accord de 1992 sur le transit.

La Confédération examine en permanence, dans le cadre du monitoring des mesures connexes (voir chapitre 3.2.1), l'optimisation du TCNA effectif et des offres de CR.

Pour le transfert du trafic lourd de la route au rail, il est capital d'améliorer notablement la qualité du transport ferroviaire transfrontalier de marchandises. Pour soutenir cet objectif, l'OFT pose des exigences de qualité au trafic subventionné. Par ailleurs, l'OFT renforce ses efforts en vue d'instaurer une collaboration internationale plus efficace dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Il envisage notamment les mesures suivantes en vue d'améliorer la qualité:

- € Fixer des critères de qualité et conclure des contrats d'assurance de la qualité avec les entreprises de transport subventionnées;
- € Instaurer des systèmes de bonus-malus dans les prix du sillon en Suisse et dans les zones frontières des pays voisins en fonction de la qualité du transport; ceux-ci prendront en compte toute la chaîne de transport;
- € Adapter les Freight Freeways transeuropéens en collaboration avec les pays voisins;
- € Abolir les obstacles dans le trafic transfrontalier; cela concerne en particulier la promotion de l'interopérabilité et de la traction continue;
- € Augmenter les capacités de transport en Suisse et faire procéder les responsables de l'infrastructure à une optimisation micro-économique des sillons pour le transport des marchandises en transit.



3.3.3 Emplacements des terminaux nationaux et internationaux

S I T U A T I O N I N I T I A L E

La Suisse a fixé les emplacements possibles des grands terminaux sur son territoire et dans les régions frontalières des pays voisins dans l'accord du 2 mai 1992 sur le transit et dans l'AGTV (Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes). Les sites potentiels en Suisse sont Aarau, Bâle, Berne, Chiasso, Genève, Lugano-Vedeggio, Lucerne, Renens et Zurich. En territoire étranger, l'AGTV fixe les terminaux suivants: Fribourg en Brisgau, Busto Arsizio, Milano Greco Pirelli, Milano-Rogoredo, Novare ainsi que Padova-Interporto.

Contributions de la
Confédération

La Confédération peut allouer des contributions à la construction de terminaux en Suisse et à l'étranger lorsque ces terminaux répondent à des intérêts politiques de la Suisse dans le domaine des transports et de l'environnement. L'ordonnance sur la promotion du trafic combiné et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OTC, RS 742.149) en crée le cadre légal et règle les détails. C'est ainsi que les contributions versées par la Confédération doivent remplir certains critères et que les terminaux subventionnés doivent être généralement accessibles. Une formule de demande standardisée et un catalogue de critères d'évaluation facilitent le traitement des demandes.

A l'étranger, la Confédération participe ou a participé au financement des terminaux de TCNA de Cologne, Singen, Busto Arsizio et Domodossola. En Suisse, elle subventionne toute une série de terminaux de différentes tailles. Les exploitants de ces terminaux semblent devoir être essentiellement les CFF, HUPAC Intermodal SA et la Poste. Mais la Confédération soutient aussi le développement de prototypes dans le secteur du transbordement horizontal.

Pas de planification
étatique complète des
terminaux

Le besoin de terminaux régionaux dépend très fortement des nécessités et des possibilités locales, raison pour laquelle la Confédération renonce à en élaborer une conception complète. S'agissant de la détermination de terminaux d'importance régionale, elle mise sur les forces du marché: comme elle le fait pour les voies de raccordement (voir chapitre 3.2.4), elle se borne à leur cofinancement et à la formulation des conditions-cadres. La situation se présente différemment pour les terminaux d'importance nationale. Pour eux, la Confédération s'appuie sur l'AGTV pour définir des zones géographiques dans lesquelles il faut réaliser les terminaux. Les décisions proprement dites sur l'emplacement des terminaux sont généralement prises dans le cadre de l'établissement des plans directeurs cantonaux.

D E C I S I O N S

Emplacements des terminaux nationaux et internationaux

La Confédération finance des terminaux d'importance régionale et nationale sur la base de critères précis. Pour les nouveaux terminaux d'importance internationale et nationale, elle vise la répartition spatiale suivante:

Suisse

- € Bâle Nord gare de marchandises; extension CR (è résultat intermédiaire)
- € Installations portuaires de Bâle; nouveau terminal (bateau-rail; route-rail avec centre logistique) (è résultat intermédiaire)
- € Région Chiasso/Lugano/Côme site du terminal (è informations préalables)
- € Chavornay VD; site national TCNA (è résultat intermédiaire)
- € Région Zurich Dietikon-Spreitenbach / Rekingen; terminal avec fonction de passerelle (è informations préalables)

Etranger

- € Domodossola; la Confédération soutient l'idée d'un terminal TCNA de WTL AG et d'un terminal CR de RAlpin AG (è informations préalables), ainsi que l'extension du terminal TCNA existant de Hangartner Terminal AG (è inscription)
- € Contournement de la gare de Domodossola vers Domo2 (è informations préalables)

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Fait partie intégrante des mesures accompagnant les négociations bilatérales sur les transports terrestres avec l'UE et de la politique fédérale visant à promouvoir le trafic combiné de marchandises.
- € Contribue à délester les routes du trafic marchandises.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Accord du 2 mai 1992 sur le transit
- € AGTV du 1^{er} février 1991

Explications quant au contenu:

L'appréciation de demandes de terminaux d'importance internationale et nationale est effectuée selon les critères suivants:

Fonction, adéquation, importance

Fonction de transbordement pour les transports internationaux/nationaux de marchandises

Fonction de passerelle

Volume de marchandises suffisant convenant au transport intermodal

Site approprié sur le plan de la topographie et du micro-climat, offrant une superficie assez grande (y c. réserves)

Contribution au développement de l'économie internationale/nationale

Connexions

Connexion au rail

Connexion aussi directe que possible tant aux axes nord-sud (NLFA) qu'à l'axe est-ouest (CFF Genève-Berne/ Bienne-Zurich-St-Gall)

Connexion à la route

Connexion aussi directe que possible à l'axe nord-sud (A2) et/ou à l'axe est-ouest (A1)

Autres connexions

Connexion aussi directe que possible à la navigation sur le Rhin (terminal Bâle) et/ou à un aéroport international (Zurich, Bâle, Genève)

Contrainte exercée sur le réseau

Pas de conflits avec les offres de trafic des voyageurs sur de longues distances et dans le «trafic d'agglomération»

Urbanisation/économie

Intégration dans la conception de l'urbanisation (fonction, importance)

Intégration dans des tissus urbains ou rattachement à des tissus urbains existants

Synergies avec d'autres affectations; évtl. implantation d'entreprises artisanales et de services (logistique, transport et montage)

Pas de diminution de la qualité de l'habitat dans les tissus urbains (urbanisation, bruit, pollution de l'air, vibrations, sécurité)

Environnement

Pas d'atteintes sensibles au paysage

Pas de paysages ou de zones naturelles protégées d'importance nationale touchés

Pas de retombées négatives sensibles sur la forêt, les eaux, les zones de loisirs, la forêt et la pêche ainsi que d'autres secteurs importants de l'environnement (air, bruit, sol, accidents, dangers naturels)

3.3.4 Voies de raccordement

S I T U A T I O N I N I T I A L E

La Confédération octroie à des chemins de fer subséquents et à des consortiums privés des contributions pour la construction et le renouvellement de voies de raccordement. En contrepartie, le bénéficiaire de la subvention s'engage à faire circuler sur la voie de raccordement une certaine quantité de trafic en termes de tonnes ou de wagons. Les modalités sont réglées dans la loi sur les voies de raccordement ferroviaires (LVR) et l'ordonnance y relative (OVR) du 26 février 1992. Le financement des contributions fédérales s'effectue par l'impôt affecté sur les huiles minérales (LUMin).

Depuis 1992, les cantons doivent faire en sorte que des zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement. Dans ces zones, le raccordement à la voie fait obligatoirement partie de la desserte.

De 1986 à 2001, l'OFT a rendu au total 944 décisions allouant une aide financière et versé à ce titre 236,5 millions de francs de contributions fédérales. Par rapport à 1999, les demandes de contribution ont augmenté de 70% en l'an 2000 et de 50 % en 2001. Cette tendance va probablement se poursuivre. Ces 20 dernières années, l'économie suisse a investi environ 1 milliard de francs dans des installations de voies de raccordement privées. Grâce aux contributions de la Confédération, de Cargo CFF et d'autres chemins de fer, ainsi que des cantons de ZH, TG, GR et LU, les installations de voies de raccordement sont en bon état. D'autres améliorations pourraient être réalisées si d'autres cantons participaient au financement de voies de raccordement par des contributions d'intérêt.

D E C I S I O N S

Voies de raccordement

- ∄ L'offre actuelle de voies de raccordements est inscrite dans le plan sectoriel (è inscription)
- ∄ Les réglementations actuelles en matière de planification, de financement ainsi que d'utilisation des voies de raccordement vont être adaptées (è résultat intermédiaire).

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les indications générales:

- € Fait partie intégrante de la politique fédérale visant à promouvoir le transport ferroviaire de marchandises.
- € Contribue à délester les routes du trafic marchandises.
- € Contribue à la réalisation des dimensions économique et écologique du développement durable.

Principaux documents de base:

- € Message relatif à la loi fédérale du 6 septembre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires
- € Loi du 5 octobre 1990 sur les voies de raccordement ferroviaires (LVR)
- € Ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR)

Explications quant au contenu:

La Confédération participe à raison de 50%, les compagnies ferroviaires de 15 à 20% et les cantons mentionnés de 30% au plus à la construction et à l'entretien des voies de raccordement. Dans des cas exceptionnels, des participations de 60% de la Confédération sont possibles. Les critères sur lesquels repose la détermination de la contribution fédérale sont le montant des coûts imputables, la longueur de la voie ainsi qu'un volume minimal de transport annuel de 7'500 tonnes ou 450 wagons. Lors de renouvellements de voies, la Confédération prend en compte 50% des coûts imputables. Des aides financières inférieures à 50'000 francs ne sont pas versées. Lorsque le volume minimal de transport convenu n'est pas atteint, la Confédération demande le remboursement proportionnel de sa contribution. L'OFT surveille l'application des conditions d'octroi de contributions au moyen de décisions d'allocation, des volumes transportés et, éventuellement des demandes de restitution effectuées, sur la base d'une banque de données des voies de raccordement.

3.4 Autres domaines

3.4.1 Conception de la protection contre le bruit et de l'assainissement phonique

S I T U A T I O N I N I T I A L E

L'assainissement phonique des installations ferroviaires fixes existantes doit être appliqué au plus près de la source de bruit. Les mesures techniques appliquées aux véhicules ferroviaires pour diminuer le bruit du roulement sont prioritaires. Au moyen de constructions antibruit, la Confédération assainit les tronçons occasionnant encore des nuisances sonores au-delà des valeurs limites d'immission après l'amélioration du matériel roulant. Lorsque les mesures ne sont pas suffisamment efficaces, que l'aspect du paysage en souffre ou qu'elle ne sont pas assez rentables, les bâtiments sont pourvus de fenêtres insonores. Les cantons sont responsables de l'installation de celles-ci.

Les installations ferroviaires fixes existantes autorisées avant le 1^{er} janvier 1985 sont soumises à l'obligation d'assainir. Les entreprises de chemins de fer doivent appliquer les mesures techniques aux véhicules ferroviaires d'ici à 2009. Les murs anti-bruit et les fenêtres insonores doivent être installés d'ici à 2015. Le fonds FTP, doté de 2,25 milliards de CHF, assure les ressources nécessaires pour réaliser les mesures de lutte contre le bruit.

Les nouvelles installations doivent remplir les exigences de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) dès leur mise en exploitation.

P R I N C I P E S

Projet de protection contre le bruit et d'assainissement phonique

Le projet de lutte contre le bruit élaboré par l'OFT est mis en œuvre.

Le degré de l'atteinte définit l'urgence de l'assainissement. Les tronçons suivants seront traités en priorité:

- € Tronçons des corridors de transit au St-Gothard et au Loetschberg (corridors ferroutiers) y c. voies d'accès à la NLFA
- € Les voies d'accès à la NLFA, à savoir Heustrich – Brigue (Loetschberg) et Arth-Goldau - Lugano (St-Gothard), doivent être assainies d'ici la mise en exploitation des deux tunnels de base.

Dès le départ, les nouveaux tronçons de la NLFA sont conçus de manière que les riverains ne soient pas exposés à un bruit démesuré.

C O M M E N T A I R E S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité écologique des TP (partie IV, chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales:

- € Loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer
- € Ordonnance du 14 novembre 2001 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer

Explications sur le contenu:

Le 1^{er} octobre 2000, le Conseil fédéral a mis en vigueur la loi de durée limitée sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer ainsi qu'un arrêté fédéral sur le financement ad hoc. L'ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer est en vigueur depuis le 15 décembre 2001. Elle comprend les dispositions d'exécution applicables à la planification, à la construction et au contrôle.

Le répertoire des émissions (pronostic des émissions pour l'année 2015) permet de déterminer les communes qui présentent un besoin d'assainissement. En

répartissant les mandats par paquets, l'OFT charge les entreprises de chemins de fer de lancer les études de projets.

3.4.2 Rayonnement non ionisants

S I T U A T I O N I N I T I A L E

L'ordonnance sur la protection des rayonnements non ionisants (ORNI) est en vigueur depuis le 1^{er} février 2000. Elle a pour but de protéger la population du rayonnement non ionisant nuisible ou incommode. L'ORNI régit les champs électriques et magnétiques générés par des installations stationnaires dans une gamme de fréquence allant de 0 Hz à 300 GHz.

Les installations concernées doivent respecter les valeurs limites d'immission, ainsi que les limitations préventives des émissions fixées par l'ORNI. L'ordonnance fixe également des exigences concernant la définition des nouvelles zones à bâtir.

Les valeurs limites d'immission (seuil de mise en danger) doivent être respectées partout où des gens peuvent séjourner (art. 13, al. 1, ORNI). Elles correspondent aux valeurs internationales recommandées.

Aux lieux dits à utilisation sensible (p. ex. pièces des immeubles dans lesquelles les personnes séjournent régulièrement et longtemps), les installations dans le mode d'exploitation déterminant doivent respecter les limitations préventives des émissions fixées pour leur catégorie. En ce qui concerne les nouvelles installations, il s'agit fondamentalement de respecter la valeur limite, tandis que les installations anciennes et leurs modifications sont soumises à des exigences moins strictes, excepté les stations émettrices pour téléphonie mobile. Des dérogations sont accordées lorsque le propriétaire peut prouver dans chaque cas qu'il prend toutes les mesures supportables pour restreindre le RNI. De telles exceptions ne sont pas possibles pour les stations émettrices de téléphonie mobile.

Les nouvelles zones à bâtir ne sont définies qu'aux endroits où la valeur limite de l'installation est respectée ou peut l'être grâce à des mesures de planification et de construction (art. 16 ORNI).

Pour vérifier le respect des valeurs limites des installations et pour déterminer les immissions, l'OFEPF recommande des méthodes de mesure et de calcul appropriées (art. 12, al. 2 et art. 14, al. 2, ORNI).

L'OFT est l'autorité d'exécution pour toutes les parties des installations servant à l'alimentation des chemins de fer en courant électrique³⁶ ainsi que pour les installations émettrices GSM-R.

³⁶ En font partie: les lignes de transport, les sous-stations, les lignes de contact, les stations de transformateurs, pour autant que celles-ci servent à l'exploitation ferroviaire

P R I N C I P E S

- € L'OFEFP recommande des méthodes appropriées pour déterminer les corridors ferroviaires sur lesquels la valeur limite des installations est dépassée. L'OFT lui apporte son soutien technique.
- € L'OFT détermine l'étendue spatiale des corridors.

C O M M E N T A I R E S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité écologique des TP (Partie IV, chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales

- € Ordonnance du 23 septembre 1999 sur la protection contre le rayonnement non ionisant

3.4.3 PM 10

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Selon les premiers examens, le trafic ferroviaire occasionne des émissions de PM 10, essentiellement dues à l'abrasion des freins en fonte, des roues et des rails. Selon les connaissances actuelles, les émissions de PM 10 nuisent à la santé. À cela s'ajoute le fait que les valeurs limites d'immission pour les particules de poussière fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air sont parfois dépassées considérablement. Pour ces raisons, les entreprises de chemins de fer devront vraisemblablement agir.

P R I N C I P E S

PM 10

- € En collaboration avec l'OFEFP, l'OFT définit des bases d'évaluation approfondies en ce qui concerne l'émission de PM 10 dans le domaine ferroviaire.
- € Selon les résultats des déterminations préalables, l'OFT et l'OFEFP examinent les mesures à effectuer.

C O M M E N T A I R E S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité écologique des TP (Partie IV, chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales

- € Ordonnance du 16 décembre 1995 sur la protection de l'air

3.4.4 Prévention des accidents majeurs

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Les voies de communication servant à transporter des marchandises dangereuses sont soumises à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Les propriétaires des installations doivent prendre des mesures appropriées pour diminuer les risques. En font partie les mesures qui abaissent le potentiel de danger, empêchent les accidents majeurs ou limitent leurs répercussions.

Les accidents impliquant des marchandises dangereuses peuvent concerner les personnes habitant le long des voies de chemin de fer, les voyageurs d'un train ainsi que les personnes se trouvant dans une gare. De plus, un tel accident peut mettre en danger les eaux, le sol et la nappe phréatique.

L'OFT est compétent pour l'exécution de l'OPAM en ce qui concerne les installations ferroviaires. En tant qu'autorité d'exécution, l'office contrôle les propriétaires d'installations ferroviaires et leur mise en œuvre de la prévention autonome des accidents majeurs. Il doit également décider si la population et l'environnement peuvent supporter le risque que présentent les accidents majeurs. En tant qu'autorité spécialisée et compétente, l'OFEFP a mis en vigueur des directives pour les voies de communication en août 2001. Elles permettent d'évaluer, selon des critères uniformes, les risques du transport des marchandises dangereuses.

Avant la promulgation d'une décision, l'OFT consulte l'OFEFP et les cantons concernés, sous réserve des obligations légales liées au maintien du secret.

P R I N C I P E S

Accident majeur

- € L'OFT contrôle les propriétaires des installations ferroviaires et leur mise en œuvre autonome de la prévention des accidents majeurs.
- € L'OFT a pour objectif une sécurité qui satisfasse aux critères d'évaluation des voies de communication lors du transport de marchandises dangereuses.

C O M M E N T A I R E S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité écologique des TP (Partie IV, chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales

- € Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs
- € Directives pour les voies de communication, Guide III accompagnant l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs, décembre 1992
- € Directives pour les voies de communication, critères d'évaluation II accompagnant l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs, août 2001

3.4.5 Sites contaminés

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Conformément à l'ordonnance du 26 août 1998 sur l'assainissement des sites pollués (ordonnance sur les sites contaminés, OSC), l'OFT est chargé de l'exécution de la législation ad hoc. Cette compétence comprend aussi bien ses tâches dans le cadre de la procédure d'approbation des plans que le traitement des installations ferroviaires polluées en général.

En 1999, dans le bilan d'ouverture de la SA CFF, le Conseil fédéral a approuvé une provision de 110 millions de CHF pour le recensement et l'assainissement des pollutions résiduelles des CFF. Sur cette somme, 20 millions de CHF sont destinés à l'établissement du cadastre des sites pollués et aux études préliminaires nécessaires selon l'OSC. Le Département fédéral des finances (DFF) a établi les règles d'utilisation de cette provision dans sa directive du 8 novembre 1999.

Les CFF ont déjà commencé il y a un certain temps à établir un répertoire électronique des sites pollués sur leurs terrains. Ce répertoire sert de cadastre provisoire. Lorsqu'il sera terminé, l'OFT le vérifiera et le fera transférer dans le cadastre officiel des sites pollués conformément à l'ordonnance sur les sites contaminés.

P R I N C I P E S

Sites contaminés

- € L'OFT élabore d'abord un concept d'exécution afin de satisfaire aux exigences légales de l'ordonnance sur les sites contaminés.
- € L'OFT élabore le cadastre des sites pollués. Les CFF déterminent et recensent les sites pollués sur leurs terrains.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité environnementale des TP (partie IV chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales

- € Ordonnance du 26 août 1998 sur l'assainissement des sites pollués
- € Cadastre des sites contaminés des CFF

Commentaires sur le fond

Les «sites pollués» sont des emplacements où des déchets ou des substances dangereuses sont déposés ou se sont infiltrés. Ils résultent de dépôts de déchets, de l'exploitation d'installations ou d'accidents. Les «sites pollués» sont des «sites contaminés» potentiels (-> sites contaminés).

Les «sites contaminés» sont des sites pollués dont l'impact sur l'environnement est dommageable ou gênant ou qui représentent à ce titre un danger concret. Ils nécessitent un assainissement. Des enquêtes spécifiques permettent de déterminer si un site pollué constitue un site contaminé.

3.4.6 Paysage: Réduction de l'effet de barrière pour la faune

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Le trafic ferroviaire peut avoir un effet de barrière pour la faune. La situation s'aggrave encore du fait de l'aménagement du réseau ferré avec des sections de plus en plus longues de trois voies et plus. La fréquence croissante des trains et leurs vitesses plus élevées augmentent encore l'effet de séparation. Aujourd'hui, les effets concrets du rail sur l'espace vital de la faune ne sont pas connus. A la différence du trafic routier, il n'existe pas de vastes recherches sur ce sujet.

Les études d'impact environnemental attestent des conflits de territoire entre le trafic ferroviaire et les animaux sauvages et proposent des mesures ad hoc. Certaines de ces mesures sont appliquées dans les projets de construction et contribuent ainsi à réduire la gravité du conflit.

P R I N C I P E

Paysage:

- € Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, l'OFT prend en compte les intérêts de la protection du paysage conformément à la LPN et à la CPS. Il applique, dans la mesure du possible, la directive du DETEC sur la planification et la construction de passages à faune à travers les voies de communication.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité environnementale des TP (partie IV chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

3.4.7 Sols

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Conformément à la dernière statistique de la superficie, la Suisse utilise en moyenne un mètre carré de sol par seconde pour la construction de zones d'habitation et d'infrastructure. Vu la précarité de la ressource constituée par le sol et son importance pour l'équilibre naturel, il faut veiller à ménager les terrains lors de l'aménagement de l'infrastructure des transports.

P R I N C I P E S

Sols

- € Pour chaque projet de construction à venir, l'OFT vérifie s'il est possible de réduire l'utilisation de terrain.
- € Lors de la planification de nouveaux tracés, la qualité des sols de la zone concernée doit être prise en compte.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité environnementale des TP (partie IV chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

3.4.8 Protection des eaux

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Conformément à l'article 31 de l'ordonnance sur la protection des eaux, quiconque construit ou transforme des installations dans un secteur particulièrement menacé (secteurs de protection des eaux A_u et A_o , aires d'alimentation Z_u et Z_o) ainsi que dans une zone ou dans un périmètre de protection des eaux souterraines, ou y exerce d'autres activités présentant un danger pour les eaux doit prendre les mesures qui s'imposent en vue de protéger ces secteurs. Les installations existantes qui présentent un danger concret pour la nappe d'eau souterraine doivent faire l'objet des mesures imposées par les circonstances (cf. aussi annexe 4, chiffre 2 de l'ordonnance sur la protection des eaux).

A bien des emplacements, les installations ferroviaires existantes ne satisfont pas les exigences de la loi sur la protection des eaux en matière de protection de la nappe d'eau souterraine et de systèmes de drainage. Pour l'exécution de cette loi, il est donc nécessaire de recenser toutes les installations et tous les tronçons ferroviaires qui se trouvent dans des zones ou périmètres de protection de la nappe d'eau souterraine.

P R I N C I P E

- € L'OFT examine l'élaboration d'un concept d'exécution propre à satisfaire les exigences de la loi sur la protection des eaux.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité environnementale des TP (partie IV chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

3.4.9 Gestion des matériaux et des déchets

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Les projets de construction des transports publics produisent d'importants volumes de déblais et de débris d'excavation.

Ces matériaux sont des déchets aux termes de la législation sur la protection de l'environnement et doivent être éliminés conformément aux prescriptions. Les déblais et débris d'excavation non pollués doivent être recyclés en priorité. S'ils sont pollués, ils doivent être éliminés suivant la directive sur les matériaux d'excavation. L'élimination de tous les déchets doit être conforme à l'ordonnance technique sur le traitement des déchets (OTD).

P R I N C I P E S

Gestion des matériaux / déchets

- € La planification et la réalisation de projets des transports publics doit garantir l'exécution de l'ordonnance technique sur le traitement des déchets (OTD) et des directives ad hoc. Les déchets de construction doivent être recyclés dans la plus large mesure possible et préparés autant que faire se peut pour obtenir de nouveaux matériaux de construction.
- € Les planificateurs doivent élaborer un concept de gestion des matériaux et d'élimination des déchets.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Augmente l'efficacité environnementale des TP (partie IV chapitre 2)
- € Contribue au développement durable

Bases principales:

- € Ordonnance du 10 décembre 1990 sur le traitement des déchets (OTD)
- € Directive pour la valorisation, le traitement et le stockage des matériaux d'excavation et déblais (directive sur les matériaux d'excavation), OFEFP, 1999
- € Directive de l'OFT sur les déblais de voie (août 2002)

3.4.10 Sécurité ferroviaire

S I T U A T I O N I N I T I A L E

A l'heure actuelle, il y a en Suisse deux systèmes d'arrêt automatique des trains, le système d'avertissement "SIGNUM" et le système de surveillance de la vitesse "ZUB". Le premier avertit le conducteur de la locomotive lorsqu'il s'approche d'un signal à l'arrêt ou qu'il doit réduire fortement la vitesse. Si le conducteur brûle un signal à l'arrêt, le système déclenche immédiatement un freinage d'urgence. SIGNUM ne garantit pas dans tous les cas que le train s'arrête avant l'endroit dangereux. C'est pour cela qu'il est nécessaire d'installer aussi le système ZUB, qui surveille la vitesse en permanence.

Les deux systèmes ne sont pas compatibles avec les systèmes des pays voisins et ne correspondent pas aux normes qui sous-tendent le European Train Control System (ETCS). Les autres exigences en la matière découlent des nouvelles conditions à remplir par le système radio des chemins de fer et le trafic à grande vitesse. Etant donné les objectifs de l'OFCOM, il est nécessaire que les systèmes radio analogiques actuels soient numérisés (GSM-R). S'agissant du trafic à grande vitesse, il est indispensable de compléter les systèmes traditionnels d'arrêt automatique des trains par une signalisation en cabine (SEC) pour pouvoir augmenter la sécurité, mieux tirer parti de l'infrastructure ferroviaire et garantir l'interopérabilité avec l'UE. Les systèmes d'arrêt automatique des trains se répercutant sur la capacité des lignes, ils sont pertinents pour le plan sectoriel.

Comme ces systèmes doivent être coordonnés au-delà des frontières, l'OFT a déjà communiqué aux chemins de fer suisses en mars 1998 qu'il tablait sur l'ETCS, eurocompatible. Ce dernier n'est toutefois pas encore entièrement prêt pour être mis en service. C'est pourquoi l'OFT a fixé le 27 janvier 2000 une stratégie de migration pour l'installer par étapes. Cette stratégie fixe les phases à respecter, ainsi que le financement du passage de SIGNUM et ZUB à l'ETCS.

Dans le cadre de la stratégie de migration, l'OFT vise les objectifs suivants:

- € combler les lacunes en matière de sécurité;
- € désamorcer à court terme les endroits et les tronçons dangereux du réseau ferré suisse sur la base d'analyses de risques;
- € introduire à moyen et à long terme, à titre de norme, le système du European Train Control System (ETCS) utilisable en interopérabilité. Ce dernier remplacera SIGNUM et ZUB. Construit selon une structure modulaire, il pourra servir tant aux lignes conventionnelles qu'aux lignes à grande vitesse (avec signalisation en cabine).

Dans la convention sur les prestations pour les années 2003 bis 2006, la Confédération a créé les conditions permettant d'équiper le réseau CFF existant de l'ETCS et du GSM-R (voir chapitre 3.3.1). Dès le début, elle fera installer les nouvelles technologies sur les nouveaux tronçons de la NLFA et de RAIL 2000. En revanche, le financement de l'équipement du réseau des chemins de fer privés n'est pas encore résolu.

D É C I S I O N S

Sécurité ferroviaire

Plans de migration ZUB/ETCS: d'ici à fin 2002 au plus tard:

- € Lignes: Les entreprises de transport sont tenues de désamorcer en priorité les tronçons dangereux. Lorsque cela n'est pas possible par des mesures d'exploitation ou que l'installation de composants ETCS ne se justifie pas objectivement, il faut mettre en place le système ZUB (è décision).
- € Véhicules: Les locomotives qui utilisent régulièrement des tronçons protégés par le système ZUB ou qui acheminent des marchandises dangereuses doivent être équipées du ZUB. Il en va de même des locomotives étrangères qui empruntent des tronçons suisses. Toutes les locomotives munies du ZUB ou qui le seront ultérieurement seront dotées d'un dispositif dit sac à dos³⁷ (sauf les locomotives qui sont équipées directement d'une signalisation en cabine). (è décision).

Long terme (d'ici à 2010 au plus tard):

- € Lignes: Pour garantir la sécurité des lignes, on n'installera plus que des composants ETCS. Etant donné le trafic ferroviaire international, la priorité sera accordée aux axes de transit nord-sud par le Gothard et le Lötschberg-Simplon. Le réseau RER de la région bernoise sera aussi prioritaire, car il est étroitement lié à l'axe du Lötschberg-Simplon (è résultat intermédiaire).
- € Véhicules: Pour les nouveaux véhicules, il faudra prévoir que les conditions techniques soient remplies, déjà au niveau de l'usine, pour que la pose de l'équipement ETCS soit possible (è résultat intermédiaire).

³⁷ Le sac à dos est un appareil supplémentaire qui permet aux locomotives équipées du ZUB de recevoir et de lire les signaux ETCS. Il garantit que l'adaptation progressive des réseaux au système ETCS ne pose aucun problème de communication entre la ligne munie de l'ETCS et la locomotive dotée du ZUB.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Le niveau de sécurité doit être maintenu au niveau actuel.
- € Il doit être amélioré systématiquement dans les domaines caractérisés par des risques accrus.

Bases matérielles

Le nouveau système radio GSM-R sera introduit en parallèle avec l'ETCS.

Le GSM-R et l'ETCS font partie de la convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF pour les années 2003 à 2006 (cf. chapitre 3.2.8).

Les autres applications télématiques auxquelles l'OFT est confronté sont mentionnées au chapitre 3.4.9.

3.4.11 Autres applications télématiques

E X P L I C A T I O N S

On entend par télématique des transports (TT) la combinaison de systèmes ou d'applications de l'informatique et des télécommunications. Bien que que la réalisation et l'exploitation des applications informatiques incombent aux sociétés des transports publics chargées de l'infrastructure et de l'exploitation, la Confédération est confrontée non seulement aux questions de sécurité, mais aussi aux nouveaux développements télématiques (cf. ch. 3.4.10). Dans le domaine du transport des voyageurs, mentionnons Easy-Ride, Easy-Ticket et Publicar. Au chapitre de l'infrastructure, on peut citer le Rail Control Center (RCC), le système de régulation de l'exploitation ILTIS et les applications TT visant à garantir la sécurité dans les tunnels.

Pour le moment, la Confédération ne s'engage pas dans les divers domaines TT se rapportant aux TP. Mentionnons dans ce contexte l'information sur le trafic, le suivi des flottes et les systèmes de localisation (p.ex. Sky-Eye, TIMTEC, etc.), les systèmes d'entretien et de surveillance des véhicules et des installations (p.ex. TMD/détecteurs de déraillement, Euro-Interlocking), les développements des appareils terminaux, les systèmes de comptabilisation et de facturation dans le trafic marchandises, etc. L'OFT devra examiner dans quelle mesure il est correct que la Confédération se désintéresse des diverses applications télématiques liées au TP.

D É C I S I O N S

Autres applications télématiques

- € La Confédération élabore un concept de télématique où elle présentera les exigences et les points forts de son futur engagement concernant l'application de la télématique dans les TP (résultat intermédiaire).

E X P L I C A T I O N S

Explications matérielles

Pour pouvoir saisir tous les domaines de la télématique liés directement aux tâches de l'OFT, nous structurons comme suit les domaines d'application de la télématique concernant les transports publics terrestres et le trafic ferroviaire des marchandises:

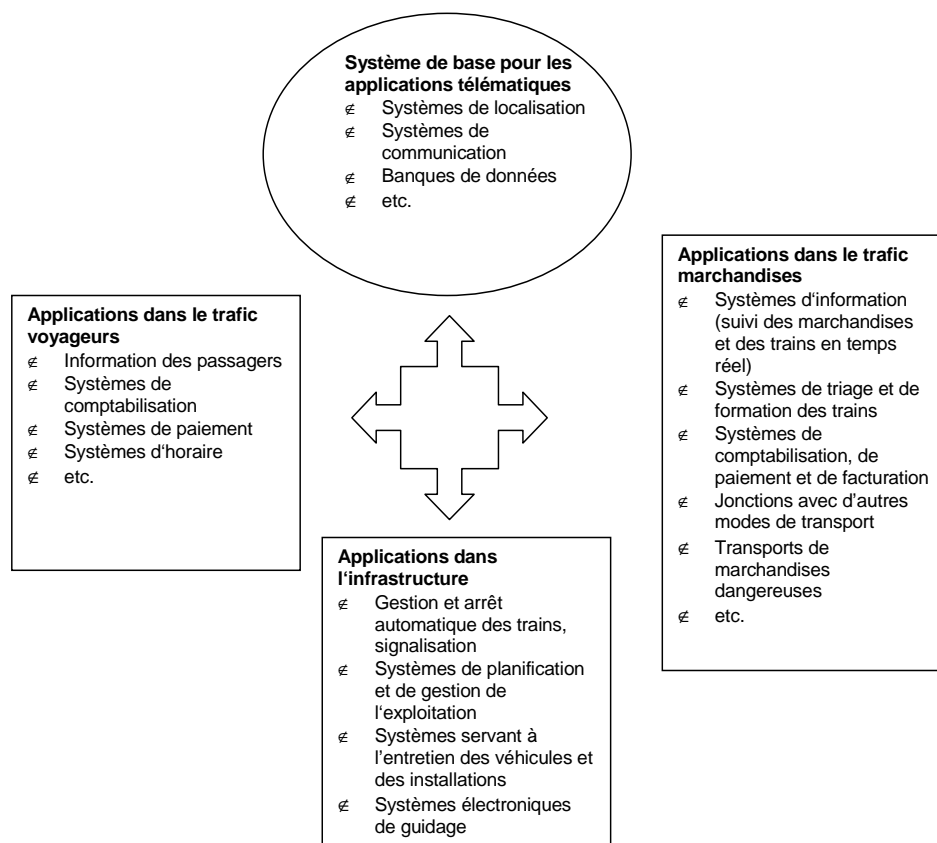


Figure 11 Structuration des domaines d'application de la télématique des transports

La réalisation des applications télématiques incombe en principe aux entreprises des transports publics. Il en résulte des tâches pour l'OFT lorsque l'utilisation des moyens télématiques par les prestataires des systèmes de base, les entreprises d'infrastructure ou de transport porte atteinte aux intérêts publics liés à l'utilisation du système global des transports publics ou que les coûts du système augmentent.

En tant qu'autorité d'exécution des objectifs fédéraux supérieurs en matière de transport public, l'OFT est tenu, notamment pour les applications aux trafics voyageurs et marchandises, de créer les conditions-cadres nécessaires à l'utilisation de la télématique et de sauvegarder les intérêts des TP dans le cadre du système global.

S'agissant du concept télématique, l'OFT examine si et dans quelle mesure la Confédération doit assumer des tâches concernant les diverses applications télématiques dans les TP. Il prend notamment en compte les exigences suivantes:

- € Interopérabilité en Europe,
- € Accessibilité des systèmes entre eux,
- € Utilisation efficace de l'infrastructure existante,

- € Emploi efficace des moyens financiers,
- € Garantie de la sécurité,
- € Intérêts des TP dans le système global des transports (intermodalité, transfert, interface avec le TIM, etc.) et
- € Fixation simplifiée des tarifs.

Compte tenu de ces exigences, la répartition des rôles et des compétences peut être présentée schématiquement de la manière suivante:

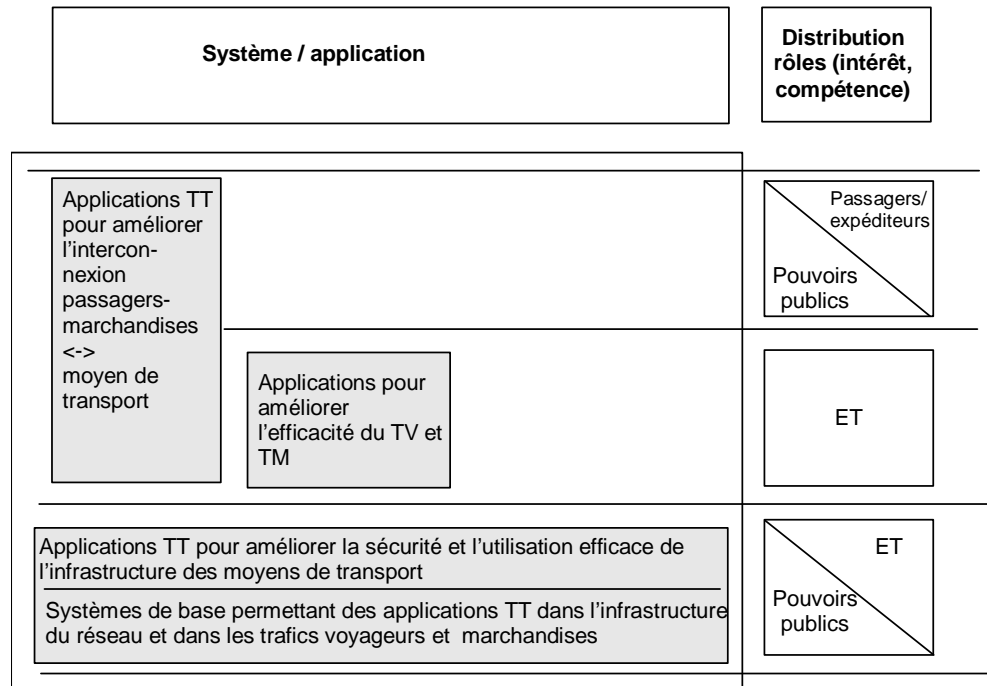


Figure 12: Répartition des rôles / compétences en matière de télématique des transports

3.4.12 Chargement des automobiles

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Le chargement des automobiles remplace les liaisons routières manquantes et permet ainsi d'éviter de grands détours par la route. Mais il crée aussi des liaisons praticables en hiver entre des localités habitées en permanence.

En Suisse, le chargement des automobiles est offert sur les relations suivantes:

- € entre Kandersteg et Goppenstein (service régulier du Lötschberg)
- € entre Oberwald et Realp (Furka)
- € entre Sedrun et Andermatt (Oberalp)
- € entre Thusis et Samedan (Albula)
- € entre Klosters et Lavin (Vereina)

- € entre Kandersteg et Iselle pendant les vacances
- € au Gothard et au Lötschberg-Simplon (service d'urgence, en cas de fermeture des tunnels ou des routes du col).
- € L'exploitation du chargement des automobiles couvre ses frais en principe. Font exception la Vereina, le col de l'Oberalp et celui de la Furka. Ces offres sont soutenues par la Confédération au moyen des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales.

D É C I S I O N S

Chargement des automobiles

- € Les offres actuelles (cf. carte) sont mentionnées à titre de situation initiale.
- € Lötschberg: les automobiles seront transportées à travers le tunnel de base lorsque celui-ci sera entièrement aménagé (è information préliminaire plan sectoriel AlpTransit)

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux:

- € Le chargement des automobiles garantit la desserte (pendant l'hiver) des régions périphériques, il permet d'éviter les détours.
- € Il contribue au développement durable social (et écologique).

3.4.13 Aires et terrains ferroviaires

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Les zones entourant les gares ont subi une grande restructuration au cours de ces dernières années. Par la même occasion, l'importance des gares s'est modifiée de fond en comble dans les agglomérations en forte croissance. Les aires ferroviaires ne se trouvent plus à la périphérie, mais se situent dans des endroits excellents, bien desservis.

Lorsque les CFF sont devenus autonomes, la Confédération leur a cédé les aires et les terrains ferroviaires. Les chemins de fer peuvent donc en disposer librement. La Confédération peut exercer son influence dans les limites de la stratégie du propriétaire.

P R I N C I P E S

Aires et terrains ferroviaires

- € Le changement d'affectation des aires ferroviaires (constructions et installations) situées à l'intérieur de zones habitées et qui ne sont plus nécessaires pour l'exploitation du rail doit être soutenu et encouragé par des mesures d'aménagement du territoire.
- € Dans le cadre de leur planification, la Confédération, les cantons et les villes veillent en commun à ce que les nœuds des transports publics et les zones des gares soient aménagés et deviennent des endroits attrayants, propices au changement de train et de moyen de transport. Il y a lieu de tenir compte des différents besoins au niveau de l'utilisation, de l'aménagement et de la desserte.

E X P L I C A T I O N S

Rapport avec les objectifs généraux

- € Les aires et terrains ferroviaires augmentent la convivialité des transports publics.
- € Ils contribuent à un usage ménager du sol (ch. III).

V PROJET

La partie I du chapitre 7 stipule que l'élaboration de la partie "objets" du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics incombe à la Confédération. La partie conceptuelle présentée ici en constitue la base. La structure des fiches de coordination est expliquée dans l'annexe.

VI ANNEXE

1. LES DECISIONS DU PLAN SECTORIEL

Conformément aux deux fonctions différentes du plan sectoriel transports ferroviaires/transports publics (ligne directrice et cadre d'action ainsi que directives concrètes quant à la marche à suivre pour la planification et la coordination), les déterminations du plan sectoriel sont divisées en principes et en instructions de coordination.

Principes

Les principes sont des décisions qui nécessitent une coordination globale du territoire et qui ne se réfèrent pas à des questions de coordination concrètes. Du point de vue formel, ils sont équivalents à une décision contraignante.

Instructions visant à améliorer la coordination

Les instructions visant à améliorer la coordination sont des décisions coordonnant les indications spatiales. Elles peuvent, au moment de l'approbation du plan sectoriel transports ferroviaires/transports publics, se trouver à des niveaux de coordination différents. Afin de tenir compte de ces circonstances, elles sont articulées, par analogie au plan directeur, en coordinations réglées, coordinations en cours et en informations préalables (Art. 5, al. 2, et art. 15, al. 2, OAT).

Coordinations réglées

Les coordinations réglées montrent la coordination des activités à incidence spatiale entre elles. Une mesure visant à améliorer la coordination est considérée comme réglée lorsque la collaboration est terminée et que les exigences matérielles imposées par la coordination sont remplies.

Les coordinations réglées fixent le cadre spatial, temporel et organisationnel auquel les autorités doivent se tenir lors de la réalisation de leurs tâches à incidence spatiale.

Coordinations en cours

Les coordinations en cours révèlent les parties non encore synchronisées des mesures visant à améliorer la coordination. Une telle mesure est considérée comme coordination en cours lorsque la collaboration a débuté et qu'on ne peut pas encore déterminer si les exigences matérielles imposées par la coordination sont remplies.

Les coordinations en cours indiquent, hormis l'état de la coordination et

les éventuels conflits rémanents, la marche à suivre des parties; elles contraignent les autorités à s'informer mutuellement en cas de changement notoire des circonstances.

Informations préalables

Les informations préalables révèlent les activités à incidence spatiale qui pourraient avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol, mais qui ne peuvent pas encore être suffisamment décrites dans le cadre exigé par la coordination. Une mesure visant à améliorer la coordination peut être considérée comme information préalable lorsque l'activité à incidence spatiale prévue n'est pas encore assez clairement définie pour élaborer le besoin de coordination régionale et que la collaboration n'a pas encore débuté.

Les informations préalables contraignent les autorités à s'informer mutuellement lorsque les circonstances changent considérablement.

Explications

Les décisions contraignantes du plan sectoriel sont justifiées, si nécessaire, dans les explications.

2. EXPLICATIONS CONCERNANT LES FICHES DE COORDINATION

Les décisions contraignantes du plan sectoriel transports ferroviaires/transports publics (partie contraignante) sont divisées en trois parties thématiques (II à IV) ainsi qu'en une partie spécifiques aux projets et aux activités (V). Chaque déclaration thématique et chaque projet ou activité est accompagné d'une fiche de coordination.

Dans les cas où le plan sectoriel l'exige, la fiche de coordination est dotée d'une carte géographique. Il y a lieu de distinguer entre le contenu contraignant et le contenu indicatif, tant dans le texte que sur la carte géographique. Les décisions imprimées sur fond gris dans le texte constituent la partie contraignante pour les autorités du plan sectoriel transports ferroviaires/transports publics. Le texte imprimé sans arrière-plan est indicatif. Sur les cartes, la légende révèle l'importance des indications. Une décision est toujours précédée d'une situation initiale. De plus, les fiches de coordination contiennent des informations supplémentaires (p. ex. conditions-cadre particulières, renvois à d'autres fiches de coordination), ainsi que des explications concernant les décisions contraignantes et des références à des bases, procédures et délais importants (cf. figures ci-après).

Définitions et rubriques des fiches de coordinations, parties II à IV

S I T U A T I O N I N I T I A L E
....
D É C I S I O N S C O N T R A I G N A N T E S
1.
2.
E X P L I C A T I O N S
Zu 1.
Zu 2.

Définitions et rubriques des fiches de coordination, partie V

Projet: désignation/nom du projet
nom du secteur

S I T U A T I O N I N I T I A L E	
Informations générales et données techniques: Canton: Communes avoisinantes:	Renvois à d'autres fiches de coordination ou plans sectoriels
Projet: Description détaillée du projet et de particularités éventuelles lors de la construction et de l'exploitation. Mesures d'accompagnement prévues, mesures compensatoires et/ou de remplacement etc. Coûts de construction et d'exploitation en résultant. Représentation sur plans du projet à une échelle appropriée.	Documents de base: Bases de l'aménagement du territoire à l'échelon cantonal, régional et communal Autres bases en rapport avec les localités concernées par le projet

<p>Fonction:</p> <p>Tâches et fonctions du projet dans le cadre du système global des transports suisses.</p> <ul style="list-style-type: none"> € Relier les espaces: maîtrise du trafic de transit, connexions à l'étranger, liaison des régions, jonction de grands ou de moyens centres, accès aux agglomérations, garantie de la desserte de base, rattachement d'espaces touristiques, etc. <p>Utilité pour les diverses formes et buts de transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> € Effet de transfert TI/TP, etc. € Trafic pendulaire / trafic d'achat et utilitaire / trafic de loisirs et de tourisme. € Coordination des différents modes de transport: communauté avec le trafic de bus, le trafic lent etc. € Autres fonctions:... 	<p>Documents de base:</p> <p>Etudes et projets concernant la politique des transports et le système global des transports suisses</p>
<p>Justification:</p> <p>Justification du projet et représentation de son intégration dans la politique nationale des transports.</p> <ul style="list-style-type: none"> € Problèmes à l'origine du projet: offre insuffisante, structure défavorable/incomplète du réseau, manque de raccordements à l'étranger, problèmes de capacités réels et prévus (entre autres: valeurs fournies par les pronostics), coordination insatisfaisante avec les autres modes de transport, sécurité insuffisante, pollution de l'environnement indésirable, contribution à la baisse des nuisances etc. € Objectifs et principes fondamentaux de la politique des transports servant de base au projet: soutien de l'urbanisation souhaitée, comblement de lacunes dans le réseau national, raccordement à l'étranger, résolution de problèmes de capacité, association avec d'autres modes de transport, augmentation de la sécurité des transports, considérations politiques etc. € Solutions de rechange: alternatives examinées, marche à suivre et critères lors de l'examen, résultats de l'examen (analyse de la valeur comparative, analyse de la valeur utile et analyse coûts bénéfiques ou autres). € Autres justifications:... 	<p>Documents de base:</p> <p>Etudes et projets concernant la politique des transports et le système global des transports suisses</p> <p>Etudes, projets, justifications du besoin concernant le projet et les solutions de rechange possibles</p> <p>Bases juridiques</p> <p>Indications des cantons</p> <p>Autres bases servant à justifier le projet</p>

<p>Répercussions:</p> <p>Conséquences principales du projet lors de sa construction et de son exploitation:</p> <ul style="list-style-type: none"> € Organisation du territoire: répercussions sur la structure urbaine, sur l'agriculture, sur la chasse et la pêche, sur les loisirs et la détente etc. € Transports: répercussions sur la desserte du trafic, sur le volume de la circulation, sur la répartition modale, sur les autres modes de transport etc. € Environnement: répercussions sur les domaines environnementaux concernés (nature, paysage, eaux, sites, bruit, air, sol etc.) € Autres répercussions:... 	<p>Documents de base:</p> <p>Etudes des conséquences, rapport relatif à l'impact sur l'environnement et autres indications quant aux répercussions du projet</p>		
<p>Etat de la coordination:</p> <p>Breve description quant à l'état de la coordination</p>	<p>Documents de base:</p>		
D É C I S I O N S			
<p>Mesures/Action/Décision 1:</p> <p>Texte</p> <p>Mesures/Action/Décision 2:</p> <p>Texte</p> <p>(Priorité du projet dans le cadre de la mise en œuvre du projet national; procédures et responsabilités lors de la planification, de la prise de décision et de la réalisation du projet)</p>	<p>CR</p> <p>€</p>	<p>CC</p> <p>€</p>	<p>IP.</p>
E X P L I C A T I O N S			
<p>Mesures/Action/Décision 1:</p> <p>Texte</p> <p>Mesures/Action/Décision 2</p> <p>Texte</p>	<p>Services compétents</p> <p>Office fédéral compétent: Office fédéral des transports (OFT), 3003 Berne</p> <p>Entreprise de transport: xxxx</p>		

VII RAPPORT SUR LA CONSULTATION

Suit après la consultation .

VIII RAPPORT D'EXAMEN DE L'OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Suit après la consultation.