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

Office fédéral des transports (OFT)

Plan sectoriel des transports ferroviaires / transports publics

Partie conceptuelle

Rapport de la consultation et participation

Octobre 2003

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

Résumé

Le 19 novembre 2002, l'Office fédéral des transports lançait une procédure de consultation et de participation relative à l'élaboration de la partie conceptuelle du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. A fin avril 2003, 356 réponses étaient remises à la Confédération par les cantons, les régions, les communes, les organisations, ainsi que les services fédéraux et étrangers consultés.

Les réponses ont été saisies et évaluées dans une banque de données. 2'537 déclarations ont été enregistrées, puis subdivisées en trois catégories: exigences, suggestions et opinions. Les déclarations ont été ordonnées en fonction des chapitres et des paragraphes de la partie conceptuelle. Un bon tiers d'entre elles concernent les parties I à III de la partie conceptuelle, commune aux deux plans sectoriels (transports ferroviaires/transports publics et route), les deux autres tiers ont trait à la partie IV.

Le ton général des réponses relatives à la teneur du plan sectoriel des transports ferroviaires/ transports publics est positif. Aucune voix ne rejette en bloc le plan sectoriel. Un grand nombre des organes ayant émis des objections considère le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics comme une bonne base de discussion sur les activités concrètes de la Confédération. Un grand nombre de points ne font l'objet d'aucune objection explicite, ce que l'on a considéré comme un assentiment.

Un tiers des cantons et de nombreuses organisations rejettent cependant le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics dans sa forme actuelle. Un autre tiers des cantons et un grand nombre d'organisations demandent qu'il soit remanié tout ou partie, voire qu'il soit fondu avec le plan sectoriel des routes (et éventuellement avec d'autres plans sectoriels concernant les transports).

En conséquence, les organes consultés ne se contentent pas de signaler leur accord aux différents thèmes abordés, mais ils formulent aussi de nombreuses suggestions et demandes sur la façon de remanier et de compléter la partie conceptuelle. Les critiques touchent les conditions générales, surtout celles qui entourent le transport de personnes et l'infrastructure, et les nombreuses conditions relevant de la politique sectorielle. La subdivision du réseau ferroviaire en un réseau de base et un réseau complémentaire, en particulier, suscite un grand scepticisme, voire le refus.

Dans le cadre du traitement matériel des résultats de la consultation, il faudra examiner quelles demandes pourront être satisfaites parmi celles qui ont été présentées. L'avis général positif permet en tous les cas de poursuivre l'élaboration de la partie conceptuelle à partir de la base établie, puis de construire la partie «objets», le cas échéant dans un plan sectoriel global réunissant rail, route et transports publics.

Le présent rapport se limite à présenter un bref résumé des principales réponses apportées dans le cadre de la procédure de consultation et participation. En revanche, la suite de l'élaboration du plan sectoriel fera appel à la banque de données complète, qui rassemble la totalité des 2536 observations.

Table des matières

1 Procédure et réponses reçues 1
1.1 Organisation de la procédure de consultation et participation 1
1.2 Saisie des réponses 1
1.3 Catégorisation des réponses et des observations 2
1.4 Réponses reçues 2
2 Résultats de l'évaluation 4
2.1 Aperçu général 4
2.1.1 Aperçu quantitatif 4
2.1.2 Aperçu qualitatif 9
2.2 Forme et contenu en général 9
2.2.1 Plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics en tant que tel 9
2.2.2 Coordination supramodale des transports 11
2.2.3 Rapport aux cantons 11
2.2.4 Régions de montagne et zone rurale 11
2.2.5 Autres suggestions et demandes générales 12
2.3 Thèmes spécifiques liés aux conditions générales et au cadre de la politique sectorielle 12
2.3.1 Influence sur la demande 12
2.3.2 Réseau de base et réseau complémentaire 12
2.3.3 Transport de personnes 13
2.3.4 Trafic marchandises 13
2.3.5 Relation transport de personnes - trafic marchandises 14
2.3.6 Concession de transports longues distances 14
2.3.7 RER 15
2.3.8 Raccordements au réseau européen à grande vitesse 15
2.3.9 Examen de compatibilité avec les principes du développement durable 16
2.3.10 Principales questions isolées 16

Annexes

A1 Liste des réponses reçues (avec abréviations)
A2 Vue d'ensemble des renvois aux prises de position

1 Procédure et réponses reçues

1.1 Organisation de la procédure de consultation et participation

Le 19 novembre 2002, l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une large procédure de consultation et de participation portant sur l'élaboration de la partie conceptuelle du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics. 3'300 exemplaires imprimés de cette partie ont été envoyés[1)]. Les autorités, les organisations et la population étaient invitées à prendre position par écrit jusqu'à mi-février 2003. Le délai a été prolongé jusqu'à fin avril pour les cantons. Ceux-ci devaient être attentifs à faire participer dans une juste mesure les services cantonaux, régionaux et communaux ainsi que la population (en vertu de l'art. 19 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire).

Les particuliers, ainsi que les services communaux, régionaux et cantonaux ont remis leurs réponses aux services cantonaux de l'aménagement du territoire. L'OFT a consulté directement les services fédéraux intéressés, les cantons, les autorités des pays voisins, les organisations nationales ayant des activités liées aux transports publics, au trafic routier et à l'organisation du territoire, un certain nombre d'organisations écologistes et économiques ainsi que les partis politiques.

1.2 Saisie des réponses

Les réponses ont fait l'objet d'une saisie détaillée et ont été enregistrées dans une banque de données en vue d'être évaluées de manière tant quantitative que qualitative. Les organes ayant émis des objections ont été répartis dans les catégories suivantes.

Services fédéraux		
Services gouvernementaux étrangers		
Cantons		
Associations régionales		
Communes / districts, préfectures		
Entreprises de transport		
Partis politiques	-	Partis suisses
	-	Partis cantonaux
	-	Partis locaux
Organisations	-	Associations touristiques et de transport
	-	Organisations dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement
	-	Autres organisations
Particuliers		
Organes étrangers (partiellement intégrés dans les autres catégories)		

1) 2'200 exemplaires en allemand, 550 exemplaires en français, 550 exemplaires en italien

L'OFT a saisi les réponses des institutions qui les avaient adressées à la Confédération. N'ont pas été enregistrées les réactions de services cantonaux, organisations et particuliers adressées aux offices cantonaux. Il incombait à ces derniers de décider d'intégrer ou non dans leurs propres réponses les suggestions contenues dans ces réactions.

Les observations reçues ont été enregistrées avec leur contenu et leurs arguments. Elles ont été saisies dans l'ordre des parties, chapitres et paragraphes du projet de plan sectoriel; à noter que dans la partie I, on a également ajouté les observations d'ordre général non liées à l'un ou l'autre des chapitres. Parfois, certaines observations concernent plusieurs chapitres ou paragraphes. C'est le cas, par exemple, de celles qui ont trait aux indications générales relatives au transport de personnes (Partie IV, chap. 2), tout en demandant concrètement d'intégrer un tronçon donné dans le réseau de base (Partie IV, paragraphe 3.1.1).

1.3 Catégorisation des réponses et des observations

Dans une première évaluation sommaire, on a subdivisé les 356 réponses en trois catégories, qui ont recueilli les pourcentages d'observations suivants:

- positif (avec de légères réserves) 40 %
- critique (avec des réticences sensibles) 51 %
- négatif (rejet sur de nombreux points ou opposition de principe) 9 %

1.4 Réponses reçues

Au total, l'OFT a dénombré 528 réponses reçues. 172 réponses ont été exclues parce qu'elles demandaient uniquement une prolongation des délais, qu'elles se rapportaient au plan sectoriel des routes, étaient adressées à un service cantonal ou pour diverses autres raisons. Les 356 réponses restantes se répartissent comme il suit entre les différentes catégories:

	Nombre de réponses
Services fédéraux	13
Services gouvernementaux étrangers	2
Cantons	26
Communes / Districts, préfectures	133
Associations régionales	52
Partis	13
Organisations aménagement du territoire / environnement	21
Entreprises de transport	19

Associations touristiques et de transport	36
Autres organisations	32
Particuliers	9
Total	**356**
dont étranger	9

Des 356 réponses, on a pu tirer 2’537 observations, que l’on a réparties en cinq catégories, recueillant les pourcentages respectifs suivants:

- positif 3 %
- aucune réserve 1 %
- complément (modification sans réserve) 48 %
- modification (avec réserve) 39 %
- négatif 9 %

Celles-ci ont été récapitulées comme il suit par analogie à l’art. 8 de l’ordonnance sur la procédure de consultation (RS 172.062) du 17 juin 1991:

▪ positif		
▪ aucune réserve	**Opinion**	13 %
▪ négatif		
▪ complément	**Suggestion**	48 %
▪ modification	**Exigence**	39 %

Plusieurs des organes consultés appuient la réponse d’une autre autorité ou organisation. Dans ces cas, on a ajouté des références croisées dans la banque de données. Dans la présentation des résultats, au chapitre 2, on a cependant indiqué uniquement les organes consultés faisant eux-mêmes une observation. L’annexe A2 montre comment les réponses sont reliées les unes aux autres. Le présent rapport a été rédigé à partir d’interrogations de la banque de données. Il renonce volontairement à évaluer les réponses remises.

2 Résultats de l'évaluation

2.1 Aperçu général

2.1.1 Aperçu quantitatif

Quelques-unes des 2'537 observations se sont révélées identiques. Elles n'ont été comptées qu'une seule fois, ce qui en a éliminé 33. Pour les 2'504 observations restantes, on a indiqué les parties de la partie conceptuelle du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics auxquelles elles se rapportaient. Les figures 1 et 2 décrivent la répartition quantitative des opinions exprimées ainsi que des exigences et suggestions. Trois cinquièmes des opinions exprimées et même deux tiers des exigences et des suggestions concernent la partie IV. En revanche, aucun avis n'a été exprimé à propos de la partie V et de l'annexe, et le nombre des exigences et des suggestions formulées était négligeable. Parmi les réponses se rapportant à la partie IV, la grande majorité des observations concernent les chapitres 2 et 3 (conditions relevant de la politique sectorielle). La distinction en fonction de la nature des observations montre que, à l'exception de la partie I, le rejets dépassent les approbations, et cela, dans une forte proportion s'agissant du chapitre 3 de la partie IV. En revanche, les exigences et les suggestions relatives aux différentes parties et chapitres sont assez équilibrées; dans la partie I, ce sont les exigences qui dominent, tandis que les suggestions sont majoritaires au chapitre 3 de la partie IV (env. deux tiers).

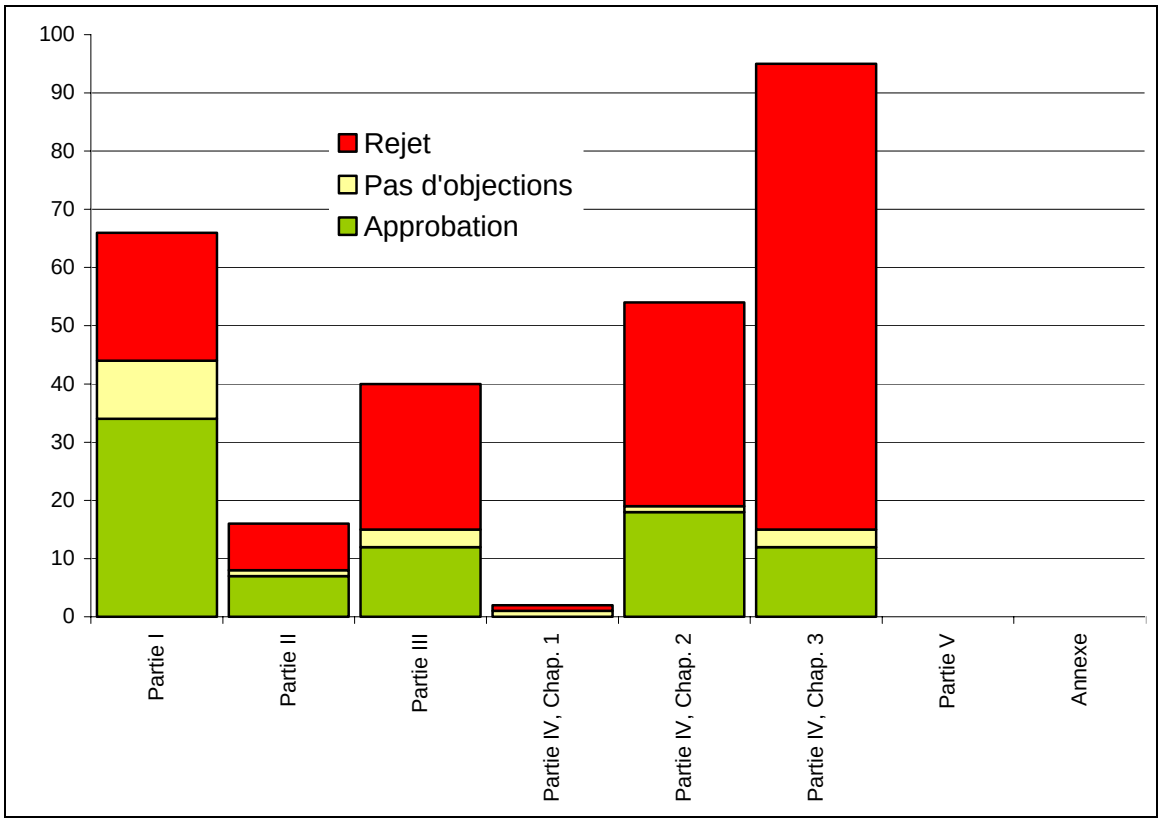

Figure 1: Répartition des opinions exprimées entre les parties et chapitres

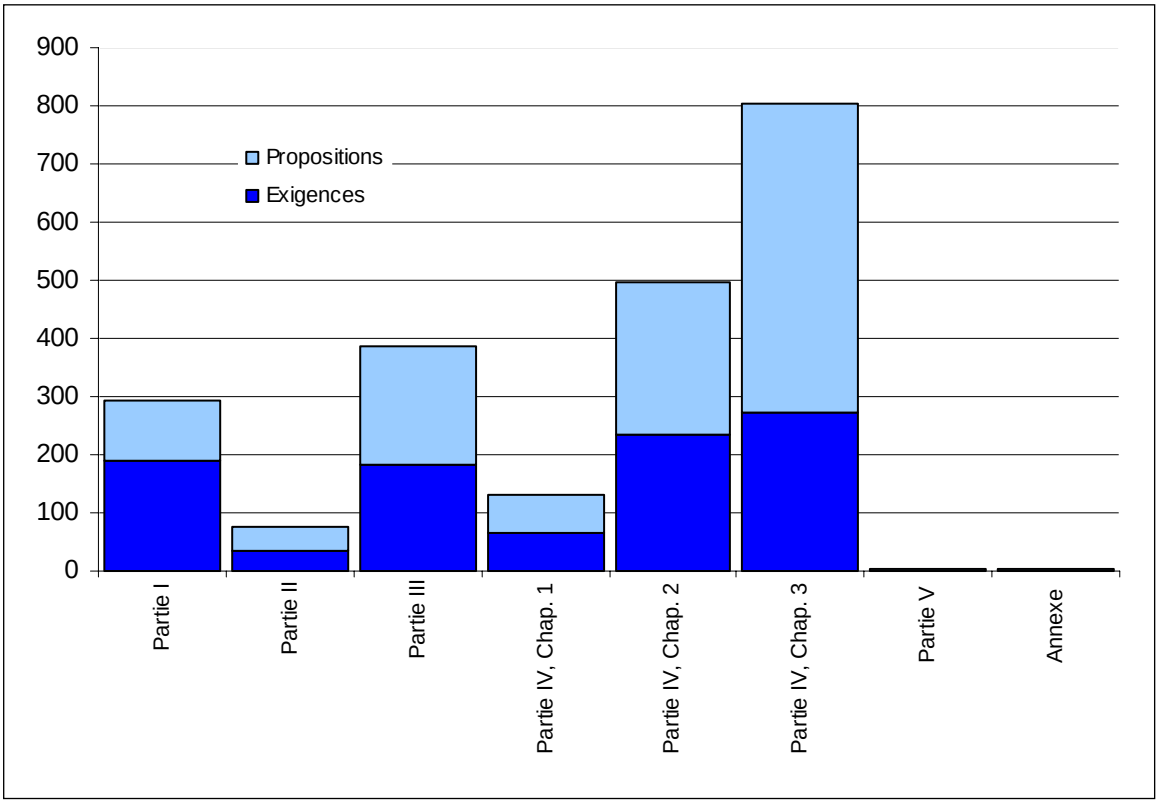

Figure 2: Répartition des exigences et des suggestions entre les parties et chapitres

La figure 3 ordonne les différentes observations en fonction des catégories d'organes ayant pris position. Elle présente le nombre total des observations et leur répartition, d'une part, en avis exprimés de diverses natures, et d'autre part, en exigences et suggestions (combinaison des contenus des fig. 1 et 2). Le graphique montre que ce sont surtout les cantons, les associations régionales et les communes qui approuvent le plus le projet de plan sectoriel. Mais les cantons et les communes sont aussi, avec les associations touristiques et de transport et les autres organisations, ceux qui livrent les plus nombreuses oppositions. S'agissant des suggestions et des exigences, on constate que les secondes sont majoritaires dans les cantons et les partis uniquement.

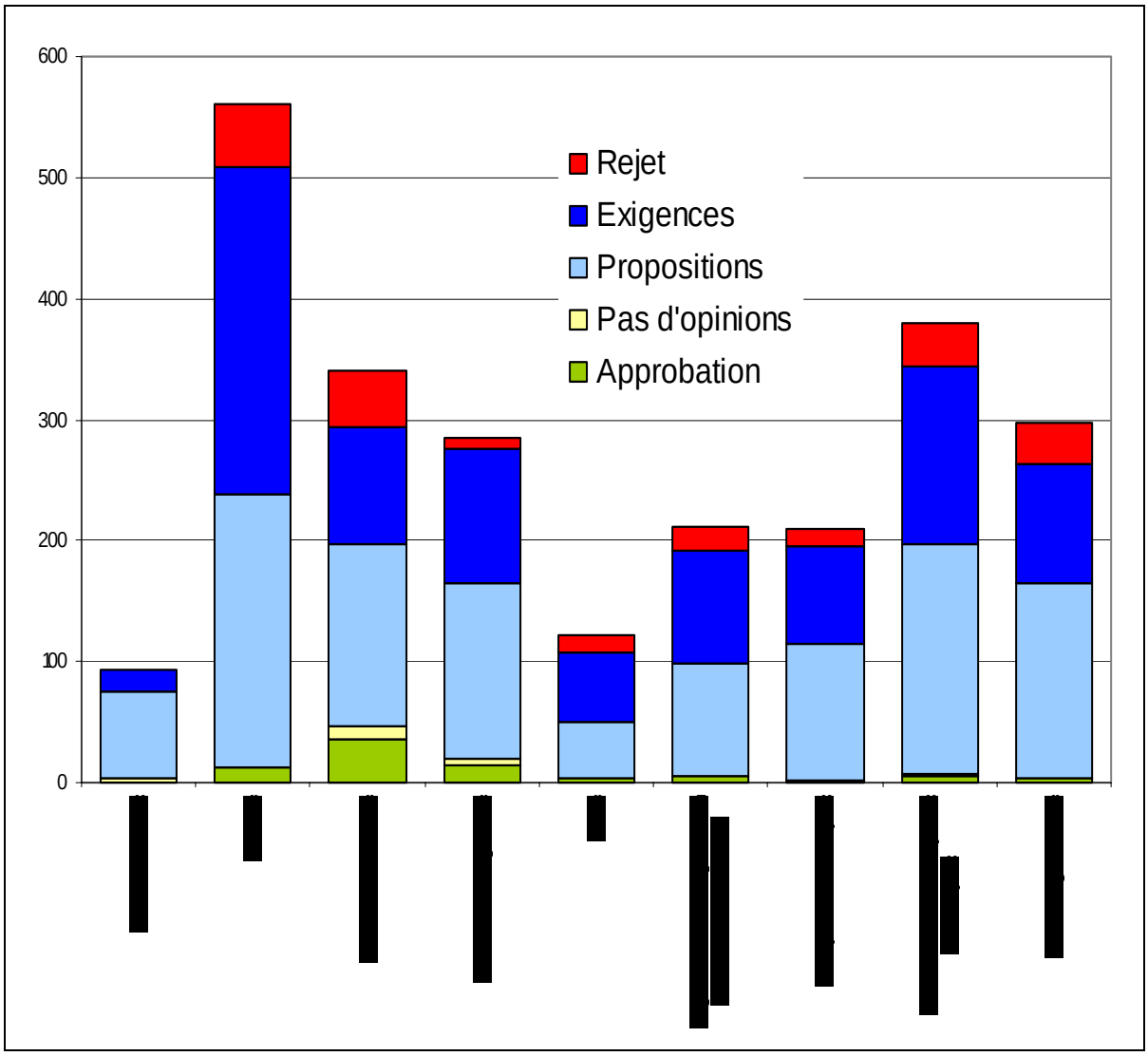

Figure 3: Répartition des observations entre les catégories d'organes ayant pris position

Par ailleurs, on a ordonné les observations par chapitres et paragraphes. A cet effet, le chapitre 2 de la partie IV, «Indications générales», non divisé en paragraphes, a été subdivisé en trois volets, transport de personnes, trafic marchandises et infrastructure. Les figures 4 et 5 montrent que la répartition des réactions est très inégale. La majorité des avis exprimés concerne les observations générales et déclarations de principe inscrites dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics resp. dans les plans sectoriels touchant les transports. Dans les parties I – III et dans les chapitres 1 et 2 de la partie IV, les observations se concentrent sur les thèmes suivants: «Relation avec les autres planifications», «Conditions liées au contenu et à l'utilisation du plan sectoriel», «Décisions du plan sectoriel concernant la planification de l'infrastructure des transports», «Transport de personnes» et «Infrastructure». Au chapitre des suggestions et des exigences s'ajoutent les thèmes «Concrétisation spatiale (carte des problèmes)» et «Trafic marchandises». Au chapitre 3 de la partie IV, seule la réforme ferroviaire fait l'objet d'un grand nombre d'observations (objections). S'agissant des autres thèmes, on ne trouve que quelques avis épars, plutôt négatifs. Les suggestions et les exigences concernent également

majoritairement la réforme ferroviaire. A noter encore que les thèmes restants recueillent globalement un nombre assez élevé d'observations, il s'agit pour l'essentiel de «Rail 2000, 2e étape», «Réseaux exprès régionaux», «Raccordements au RGV» ainsi que «NLFA», «Trafic marchandises», «Trafic combiné», «Terminaux internationaux», «Protection contre le bruit» et «Friches industrielles». Comme on ne peut observer de tendance claire dans les réponses apportées à quelques-uns de ces thèmes, et que les réactions reflètent surtout des intérêts isolés, toutes n'apparaissent pas dans l'évaluation qualitative ci-dessous.

Le nombre des observations est reporté sur une échelle allant jusqu'à 350. Cela permet de visualiser plus facilement la proportion des organes qui ne se sont pas exprimés sur un thème donné et dont on peut admettre qu'ils sont largement d'accord avec la teneur de ce thème.

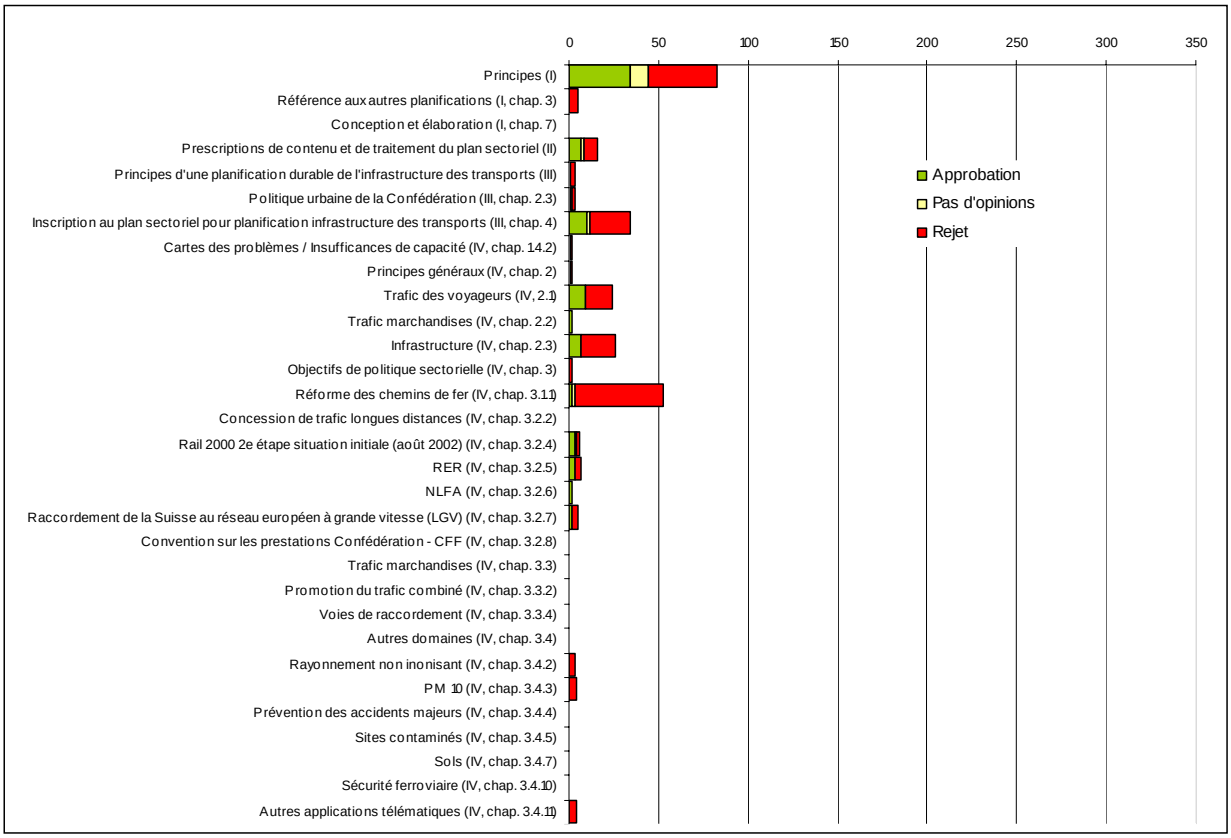

Figure 4: Répartition des opinions exprimées par chapitres et paragraphes

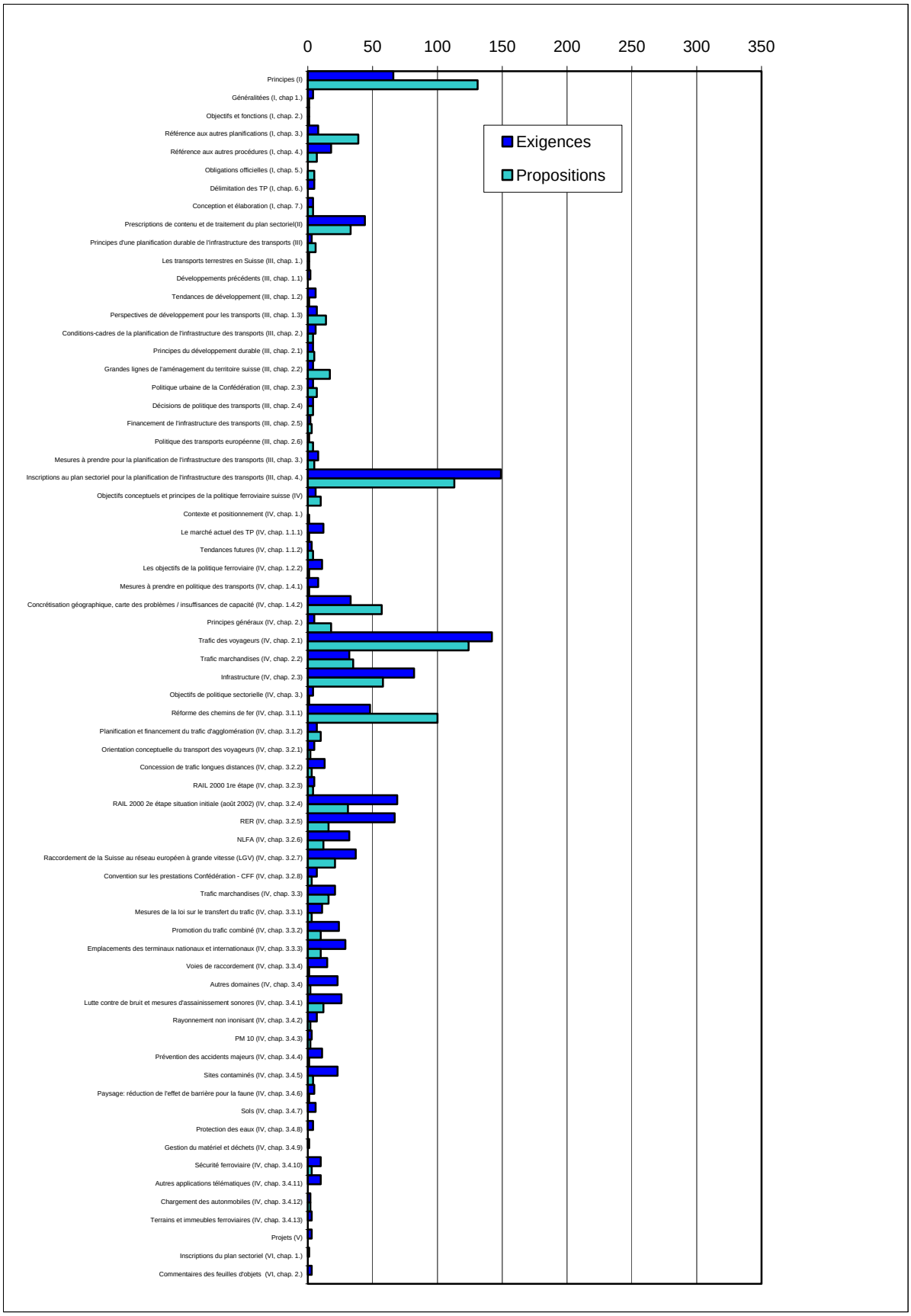

Figure 5: Répartition des exigences et suggestions par chapitres et paragraphes

2.1.2 Aperçu qualitatif

Parmi le grand nombre d'observations, nous ne mettrons en évidence dans les chapitres qui suivent que les thèmes et intérêts de nature fondamentale et fréquemment abordés. Il s'agit, d'une part, de questions générales concernant la forme et le contenu de la partie conceptuelle dans son ensemble ainsi que son rapport à la politique d'aménagement du territoire ou à d'autres planifications, et, d'autre part, de thèmes spécifiques. S'agissant des indications générales et des conditions relevant de la politique sectorielle, les thèmes les plus particulièrement abordés sont le rapport entre le transport de personnes et le trafic marchandises, l'examen de durabilité (examen visant à déterminer la compatibilité avec les impératifs du développement durable), le réseau de base et le réseau complémentaire, les concessions de transport sur de longues distances, le réseau RER, et les raccordements au réseau grande vitesse.

D'autres thèmes sont abordés de manière éparse: recherche, liaison avec l'étranger, transports publics routiers, transport de personnes en zone rurale, coordination entre trafic régional et trafic longues distances, effet de morcellement du territoire.

Les observations présentées ont toutes un caractère explicite. A cet égard, il faut considérer qu'une grande majorité des organes ayant répondu se sont tus sur presque tous les thèmes. On peut supposer que cette ‚majorité silencieuse' adhère dans une large mesure au contenu considéré de la partie conceptuelle.

2.2 Forme et contenu en général

2.2.1 Plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics en tant que tel

Une grande majorité des organes ayant répondu acceptent le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics comme base de discussion.

Seule une association régionale et 36 communes ainsi que le LITRA, le LSVV, l'OFCL, le DDPS et l'OFEG signalent expressément leur approbation de principe ou renoncent à prendre position. La plupart des organes ayant répondu ne s'expriment pas sur le fond et la globalité du plan sectoriel, mais donnent leurs avis sur certains aspects et formulent des exigences à ce propos. Par conséquent, on peut admettre que, sur le fond, ce plan sectoriel recueille une approbation de principe.

Quelques organes rejettent cependant le plan sectoriel des transports ferroviaires/ transports publics dans sa forme actuelle

Cantons (6 sur 26)	Régions	Communes
NW, GL, ZG, FR, GR, AG	3	1
Entreprises de transport (0 sur 19)		
-		

Partis et organisations (6 sur 102)
ASTAG AG, WWF, SAB, SFMGV, ARV, UDC SZ
Confédération et étranger (0 sur15)
-

De nombreux organes objectent que beaucoup de conditions essentielles ne sont pas encore mûres pour une décision, et sont fixées par le biais d'autres procédures. Il ne pourrait y avoir d'approbation que si la clarté régnait à propos des projets NPF, Avanti/contre-projet, réforme des chemins de fer 2 et Rail 2000 2e étape. Les deux plans sectoriels ne sauraient anticiper ces conditions.

Les cantons de Fribourg et du Tessin ainsi que la Chambre du commerce de Suisse centrale déplorent l'absence de vision, tandis que la SAB déplore l'inexistence de stratégies en faveur des régions de montagne et de la campagne.

Les organes énumérés ci-dessous demandent un remaniement complet ou la révision de grandes parties. *Après cette révision, la procédure de participation doit être répétée.*

Cantons (5 sur 26)	Régions	Communes
SZ, NW, GL, BL, SH	0	5
Entreprises de transport (1 sur 19)		
CFF		
Partis et organisations (10 sur 102)		
PES, FSU, FSPAP, PRD SZ, GB LU, eco-sui, Rhbd, AeFU, ATE, CHPost		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (1 sur 15)		
OFEFP, ODT		

Le SBI/SSE et l'OFEN demandent en outre que la procédure soit éclaircie dans l'optique de futures révisions.

Les cantons de Schwyz, Glaris et Argovie ainsi que la COSAC demandent que, lors de l'approbation de la partie conceptuelle du plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics, la partie «objets» soit connue au moins dans ses articulations de base.

L'Office fédéral du développement territorial (ODT) demande que

- les stratégies, conceptions de l'offre et programmes liés aux modes de transport et contenus dans les parties conceptuelles des plans sectoriels soient développés en parallèle et harmonisés en permanence les uns aux autres, ainsi que dans l'optique du développement territorial visé;
- les aspects supramodaux des transports et les efforts de coordination entre le rail et la route soient abordés systématiquement dans les explications relatives aux décisions inscrites dans le plan sectoriel;

- les notions utilisées soient uniformisées dans les deux plans sectoriels, et que les explications relatives à la procédure du plan sectoriel, les arguments des décisions du plan sectoriel ainsi que les commentaires relatifs à la pesée des intérêts soient présentés dans les deux plans sectoriels selon une structure identique.

Quelques organes expriment le souhait d'une récapitulation (ZG, 1 commune et 1 région).

2.2.2 Coordination supramodale des transports

Les plans sectoriels des transports ferroviaires/transports publics et des routes doivent être fondus. *C'est le seul moyen d'assurer la coordination nécessaire.*

Cantons (3 sur 26)	Régions	Communes
SZ, ZG, SO	2	2
Entreprises de transport (1 sur 19)		
CFF		
Partis et organisations (26 sur 102)		
LEO, ATE, SVI, ATE ZH, IG Velo, ATE SO, ATE LU, PN, SHS, FSE, FSPAP, AlpenIni, AeFU, Rhbd, WWF, FSU, USS, PES, PSS, GK, ATE LU, GB LU, UR SZ, PRD SZ, PDC SZ, SP SZ		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (1 sur 15)		
ODT		

Les propositions vont de l'élaboration d'une conception globale des transports à un plan sectoriel «transports terrestres et navigation» en passant par un «plan sectoriel mobilité» ou un «plan sectoriel transports».

Le canton d'AG propose qu'une résolution déclare que les parties I-III forment une conception/ligne directrice des transports. La partie IV doit être entérinée en commun avec les fiches de coordination.

[Détails: voir le rapport sur le plan sectoriel des routes]

2.2.3 Rapport aux cantons

Divers organes demandent que soit éclairci le rapport avec les plans directeurs des cantons ou leur prise en compte dans les plans sectoriels (SH, GR, AG, BauenCH, UR SZ, 1 association régionale, 2 communes).

2.2.4 Régions de montagne et zone rurale

Les cantons de Berne et Schwyz, quatre associations régionales et trois communes ainsi que deux autres organes (MGB, SAB) demandent l'égalité de traitement entre agglomérations et régions rurales ou régions de montagne.

Les cantons de Schwyz, Glaris et Argovie et la COSAC ainsi que le MGB, UVS, la SAB et 2 régions demandent l'adjonction d'un chapitre traitant la politique régionale, voire l'harmonisation du plan sectoriel à la (nouvelle) politique régionale de la Confédération.

2.2.5 Autres suggestions et demandes générales

Le BLS, l'ATE, le PES, la FSPAP et l'UTP demandent que la **recherche** soit traitée dans le plan sectoriel des transports ferroviaires/transports publics de la même manière que dans le plan sectoriel des routes.

Les cantons de Schaffhouse et des Grisons ainsi que les CFF, le BLS, la VAP, la FSPAP, PN, le PES et l'ATE demandent que la **liaison avec l'étranger** soit traitée plus en détail.

Les TP routiers doivent être traités de manière plus poussée et coordonnés avec le plan sectoriel des routes.

Cantons (5 sur 26)	Régions	Communes
GL, ZG, SO, AR, AG	1	1
Entreprises de transport (0 sur 19)		
-		
Partis et organisations (5 sur 102)		
GB LU, FSU, USAM, SBI/SSE, COSAC, FSPAP, DTAP, PES, USS, ATE, CHPost		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (2 sur 15)		
OFEFP, OFEN		

2.3 Thèmes spécifiques liés aux conditions générales et au cadre de la politique sectorielle

2.3.1 Influence sur la demande

Quelques organisations sont d'avis que le choix du moyen de transport ne devrait pas (pouvoir) être influencé (SPLS, CFS, eco-sui, SBI/SSE, SSH).

2.3.2 Réseau de base et réseau complémentaire

Il faut abandonner la subdivision en réseau de base et réseau complémentaire. *Il faut tout au moins l'ajourner tant que les questions relatives à la réforme des chemins de fer 2 ne seront pas éclaircies.*

Cantons (7 sur 26)	Régions	Communes
LU, BE, SZ, BS, SH, AG	1	3
Entreprises de transport (5 sur 19)		
BLS, ASm, CFF, MGB, Bm		

Partis et organisations (17 sur 102)
SLPS, VAP, CITRAP, UTP, ATE, ATE SGA, ATE ZH, ATE SO, ATE LU, PN, FSPAP, AlpenIni, AeFU, Rhbd, WWF, GP, CFS
Confédération et services gouvernementaux étrangers (0 sur 15)
-

Divers organes se déclarent sceptiques à propos de la subdivision en un réseau de base et un réseau complémentaire, sans la rejeter en bloc pour autant (OW, SStV, SSH, USAM, OFEN, 1 commune). La FSU demande un remaniement de principe. En outre, AAGS, le PDC SZ et une région approuvent la proposition (avec des réserves).

Par ailleurs, un grand nombre de compléments (de la variante maximale) sont demandés. En particulier, il faut tenir compte des dessertes touristiques. Dans le cas où la subdivision en réseaux de base et complémentaire était réalisée, de nombreux organes insistent sur le fait que seul le réseau de la variante maximale (parfois encore complété) entre en ligne de compte (SZ, SG, FB Näfels, WWF GL, BBO, 5 communes, 3 associations régionales).

2.3.3 Transport de personnes

La Confédération ne doit pas négliger le transport de personnes dans les zones rurales, les transports touristiques et le trafic de loisir, le trafic local et la navigation lacustre et fluviale. *Il faut créer des bases de financement pour le trafic local, difficile à distinguer clairement du trafic d'agglomération.*

Cantons (8 sur 26)	Régions	Communes
SZ, GL, SG, AG, TG, NE, JU, GR	9	6
Entreprises de transport (3 sur 19)		
ASm, MGB, Travys		
Partis et organisations (16 sur 102)		
SStV, PES, ACSF, eco-sui, SSH, SAB, FSPAP, ATE VD, Verts VD, ATE, Bm, CHPost, FRHeidi, FSU, COSAC, CITRAP		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (0 sur 15)		
-		

2.3.4 Trafic marchandises

Un canton (VS), trois entreprises de transport (BLS, MGB, CFF), sept organisations (eco-sui, UTP, SPLS, CFS, PES, FSPAP, ATE) ainsi qu'une commune demandent un traitement plus poussé du trafic marchandises. Les observations doivent correspondre à celles du transport de personnes en ce qui concerne la densité et le degré de concrétisation. Une région souhaite l'intégration d'une stratégie encourageant un trafic marchandises durable.

2.3.5 Relation transport de personnes - trafic marchandises

De nombreux cantons (SZ, ZG, SO, BS, SG, AG) ainsi que la COSAC et le DTAP), la RVK BEM et une commune demandent que l'on accorde en principe la priorité au transport de personnes sur le trafic marchandises. En revanche, le SBI/SSE demande que transport de personnes et trafic marchandises soient dissociés l'un de l'autre, et que la priorité soit donnée au second sur les tronçons qui lui sont réservés; SPLS, CFS ainsi que economiesuisse demandent l'abolition de la priorisation illimitée du transport de personnes sur le trafic marchandises.

2.3.6 Concession de transports longues distances

Outre des remarques et des souhaits concernant le réseau et sa configuration, plusieurs organes donnent un avis de principe sur la question de la concession de transports longues distances:

Cantons (2 sur 26)	Régions	Communes
BE, AG	0	1
Entreprises de transport (3 sur 19)		
CFF, AAGS, ASm		
Partis et organisations (11 sur 102)		
SEV, PSS, LITRA, UTP, GB LU, USS, VAO, PDC SZ, eco-sui, SPLS, CFS		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (0 sur 15)		
-		

Le PSS, le LITRA, les CFF et une commune s'opposent à l'examen d'une future mise en soumission de la concession de transports longues distances, et deux organisations (GB LU, USS) doutent de son opportunité. La VAO considère nécessaire d'instaurer une nouvelle réglementation de la protection des concessions et de préciser la procédure. Outre la concession, le canton d'Argovie souhaite une convention de prestations, tandis que le canton de Berne salue le principe de l'ouverture du secteur des transports longues distances.

La concession de transports longues distances doit englober au moins l'offre actuelle de transports longues distances avec les catégories de trains, haltes, systèmes de raccordement et l'offre tarifaire du trafic direct suisse (PDC SZ, ASm, AAGS).

La concession de transports longues distances des CFF doit être examinée en permanence compte tenu de la desserte de base. La notion d'«avantages nets sensibles» demande à être précisée. (eco-sui, SPLS, CFS)

2.3.7 RER

Un grand nombre d'organes s'exprime sur le RER, et la plupart d'entre eux demandent de compléter et de corriger les réseaux.

Cantons (14 sur 26)	Régions	Communes
ZH, BE, NW, ZG, FR, SO, SH, AR, SG, AG, TI, NE, GE, JU	21	11
Entreprises de transport (9 sur 19)		
ASm, CFF, RM, Bm, BLS, WBB, BBFb, AAGS, BBO		
Partis et organisations (25 sur 102)		
ATE, UTP, ATE SO, ATE SH, ATE AG, VAO, AVK, CITRAP BE, ATE NE, TCS ZS, FSPAP, AeFU, Rhbd, ASPAN-SO, LEO, UmL SG, SEV, SStV, PBS, UP, FRHeidi, PS LU, PRD SZ, PDC SZ, PS SZ		
Confédération et services gouvernementaux étrangers (0 sur 15)		
-		

Plusieurs organes demandent que le financement des systèmes de RER soit assuré (UR, ASm, PDC SZ, AAGS). Pour sa part, le canton de Zurich rejette la mention du financement par le biais des programmes d'agglomérations en l'état actuel, alors que RM et l'ATE SO soutiennent cette idée.

Il ne faut pas que l'extension des RER tende à évincer le trafic marchandises (UTP, BLS, FP SZ, FSPAP, ATE).

Il faut aussi prendre en considération les pourvoyeurs des RER (WBB) et le trafic capillaire ou le reste du trafic d'agglomération (BE, Bm, UTP) ainsi que le Park + Ride (TCS AG, AVK).

Enfin, il faut également mieux tenir compte des liaisons RER au-delà des frontières du pays (BS, ATE TG, ROK-B, 3 associations régionales).

2.3.8 Raccordements au réseau européen à grande vitesse

La plupart des réponses ayant trait aux raccordements au réseau européen à grande vitesse concernent des questions ou des demandes isolées.

Toutefois, la meilleure prise en compte de la Suisse orientale est une exigence fréquemment évoquée.

Cantons (4 sur 26)	Régions	Communes
SH, AR, SG, GR	2	2
Entreprises de transport (0 sur 19)		
-		

Partis et organisations (5 sur 102)
ATE; ATE SA, FSPAP, UmL SG, PES
Confédération et services gouvernementaux étrangers (1 sur 15)
MUV BW

2.3.9 Examen de compatibilité avec les principes du développement durable

Le MGB et une commune estiment que l'examen de compatibilité avec les principes du développement durable est superflu. Le canton de Schwyz, deux organisations (USMCM, TCS), l'OFEN et une commune demandent que cet examen n'engendre pas une boucle supplémentaire dans la procédure, et proposent qu'il soit intégré dans l'étude d'impact sur l'environnement.

Conception du controlling, critères et indicateurs doivent être soumis à une consultation (USMCM, AVK, TCS AG, TCS). Cela exige une définition claire du développement durable dans le transport (TCS AG, AVK).

Les plans sectoriels, voire le plan sectoriel global des transports, doivent être eux-mêmes soumis à un examen de compatibilité avec les principes du développement durable (AG, Rhbd, AeFU).

2.3.10 Principales questions isolées

L'ATE, le PES, la FSPAP et l'UTP demandent que les **options du message sur les NLFA 2** soient ajoutées dans les décisions concernant les NLFA. Le canton de Schwyz demande l'intégration immédiate de la planification dans les lignes d'accès ajournées.

Le TCS AG, la CITRAP de Suisse centrale, l'AVK, trois associations bâloises en faveur de transports ferroviaires écologiques et deux communes demandent un nouveau tunnel sous le Jura (à l'ouest d'Aarau).

La **coordination entre transport régional et transports longues distances** doit être traitée plus en détail et garantie (ZH, BE, AG, COSAC, MGB, IG Velo, RVK BM, 1 commune).

Le WWF, le PS LU, l'OFEFP et une commune demandent le soutien général ou la priorisation du **trafic lent**. L'IG Velo Schweiz souhaite que la notion de «trafic lent» soit remplacée par «trafic piéton et cycliste».

L'**OFEFP** demande une révision globale des parties consacrées à l'environnement.

L’**effet de morcellement** n’est pas un problème à considérer seulement sous l’angle du paysage et du gibier, mais encore du point de vue des agglomérations (ZH, BE, BS, RVK BM, SStV, VUBS, 1 commune).

D’autres objections se rapportent à la promotion du système Park+Ride, à l’intégration d’autres domaines tels que la protection des monuments historiques, l’archéologie, etc.

A1 Liste des réponses reçues (avec abréviations)

(Certaines organisations sont mentionnées deux fois, par exemple les associations régionales intercantonales)

Services fédéraux

OFCL	Office fédéral des constructions et de la logistique OFCL
OFEN	Office fédéral de l'énergie OFEN
OFC	Office fédéral de la culture
OFAG	Office fédéral de l'agriculture OFAG
ODT	Office fédéral du développement territorial ARE
OFS	Office fédéral de la statistique OFS
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage OFEFP
OFL	Office fédéral du logement OFL
AFF	Administration fédérale des finances AFF
CFMH	Commission fédérale des monuments historiques
CFPNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage CFPNP / CFNP
CAT	Conseil de l'aménagement du territoire
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports DDPS

Services gouvernementaux étrangers

MUV BW	Ministerium für Umwelt und Verkehr, Baden-Württemberg
Tirol	Gesamtverkehrsplanung Tirol

Cantons

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

Associations régionales

BE: Planungsverein Region Gürbetal, Verein Region Bern VRB, Region Aaretal, Regionalplanungsverband Biel-Seeland RVK, Region Oberaargau, Regionalverband Burgdorf, Region Trachselwald, Region Thun-InnertPort, Region Oberes Emmental, Bergregion Obersimmental/Saanenland, Planungsregion Kandertal, Regionalplanung

Oberland-Ost, Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren, Verein Region Laupen, Association régionale Jura-Bienne, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Regionale Verkehrskonferenz Oberland-Ost, Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

LU: Gemeindeverband Regionalplanung Seetal, RegioHER, Regionalplanungsverband Luzern, Regionalplanung Surental Sempachersee Michelsamt, Regionalplanungsverband Rottal-Wolhusen,

SZ: Regionalverband Rigi-Mythen

SO: Regionalplanung im Raume Grenchen-Büren, Verein Region Thal

SG: Region Sarganserland-Walensee, Regionalplanungsgruppe Toggenburg, Regionalplanungsgruppe Rorschach, Regionalplanung Werdenberg, Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil, Interkantonale Regionalplanungsgruppe Rheintal, Vereinigung der Gemeinden der Region St. Gallen

GR: Regionalverband Mittelbünden

TG: Regionalplanungsgruppe Oberthurgau, Interkantonale Regionalplanungsgruppe Wil

NE: Association Région Val-de-Ruz, Association Centre-Jura

FR: Communauté régionale de la Broye COREB, Gemeindeverband Region Sense, Verband der Gemeinden des Seebezirks

VD: La Vallée de Joux ADAEV, Région Oron, Association pour l'aménagement de la région Nyonnaise ARN, Association pour le Développement du Nord Vaudoise ADNV

VS: Region Goms, Region Brig-Aletsch, Region Visp/Westlich Raron, Region Sierre

D: Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Communes et districts / préfectures

AG: Brugg

BE: Bern, Ersigen

BL: Binningen, Birsfelden, Bubendorf, Diepflingen, Gelterkinden, Itingen, Laufen, Münchenstein, Ormalingen, Pratteln, Sissach, Titterten, Zwingen

FR: Hauterive, Wünnewil-Flamatt; préfectures de la Broye, de la Sarine, du district de Sense

GL: Mollis, Mühlehorn, Obstalden

LU: Lucerne

NE: Neuchâtel

OW: Giswil, Kerns, Lungern, Sachseln, Sarnen

SG: Bad Ragaz, Flums, Gossau, Jona, Mels, Rapperswil, Sargans, St-Gall, Wartau

SH: Neuhausen am Rheinfall, Rüdlingen, Schaffhouse, Thayngen

SO: Granges

SZ: Altendorf, Arth, Ingenbohl, Feusisberg, Freienbach, Lachen, Lauerz, Reichenburg, Rothenthurm, Schübelbach, Schwyz, Steinen, Tuggen, Unteriberg, Wollerau; Bezirke Einsiedeln, Gersau, Küssnacht, Schwyz

TG: Diessenhofen

TI: Bellinzona, Bioggio, Caslano, Chiasso, Locarno, Lodrino, Losone, Lugano, Orselina, Osogna, Piazzogna, Vira Gambarogno

VD: Gland

VS: Ausserberg, Ayer, Bagnes, Bellwald, Bratsch, Brigue-Glis, Chalais, Chermignon, Chippis, Collombey-Muraz, Conthey, Embd, Fiesch, Geschinen, Gluringen, Grächen, Grafschaft, Grimentz, Hohtenn, Icogne, Lens, Loèche, Loèche-les-bains, Miège, Mollens, Montana, Monthey, Mühlebach, Mund, Münster, Niederwald, Obergesteln, Oberwald, Randa, Randogne, Rarogne, Reckingen, Saas Balen, Saas Grund, Sierre, Sion, St.Niklaus, Stalden, Steg, Steinhaus, St-Maurice, Täsch, Vionnaz, Viège, Vouvry, Wiler, Zermatt

ZG: Baar, Hünenberg, Risch, Unterägeri, Walchwil, Zoug

Services étrangers

Deutsche Bahn AG

Österreichische Bundesbahnen ÖBB

Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg

Internationale Raumordnungskommission Bodensee

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Gesamtverkehrsplanung Tirol

Regionalverband Hochrhein-Bodensee

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Verkehrsclub des Fürstentums Liechtenstein

Entreprises de transport

ASm	Aare Seeland mobil
AlpTrans	Alp Transit Gotthard SA
AAGS	Auto SA Schwyz
BBO	Bahn + Bus Obwalden BBO
BBFb	Bergbahnen Flumserberg AG
Bm	Bernmobil
BLS	BLS Chemin de fer du Lötschberg SA
DB	Deutsche Bahn AG
CHPost	La Poste suisse
HBS	Konzessionierte Hafenbahn des Kantons Basel Stadt HBS
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen ÖBB
RBS/BSU	Regionalverkehr Bern-Solothurn / Busbetrieb Solothurn und Umgebung
RM	Regionalverkehr Mittelland RM
SBB	SBB CFF FFS
SGV	Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee SGV
te	transports publics de la région lausannoise te
Travys	Travys SA
WBB	Waldenburgerbahn AG

Partis politiques

PDC	Parti démocrate-chrétien suisse, Berne
PDC SZ	Parti démocrate-chrétien Schwyz
PRD SZ	Parti radical démocratique du Canton de Schwyz
GPS	Les Verts, Berne
GB LU	Grünes Bündnis Kanton Luzern

PLS	Parti libéral suisse, Berne
SVP LU	Union démocratique du centre du canton de Lucerne
SVP SZ	Union démocratique du centre du canton de Schwyz
UDC	Union démocratique du centre, Bern
PSS	Parti socialiste suisse, Berne
SP SZ	Parti socialiste du canton de Schwyz
SP LU	Parti socialiste suisse du canton de Lucerne
UDC	UDC Vaud
Verts VD	Verts vaudois

Associations de transport

AVK	Aargauische Verkehrskonferenz AVK
ASTL	Association de Soutien aux Traversiers du Léman ASTL
ARV	Association routière vaudoise ARV
ASNAV	Association Suisse pour la Navigation Intérieure, Fribourg
ASTAG AG	ASTAG section Argovie
ATE NE	ATE/ATE section Neuchâtel
ATE VD	ATE Vaud
CFS	Cargo Forum Suisse
CRTMend	CRT del Piano dei trasporti del Mendrisiotto
IG Velo	IG Velo Schweiz, Berne
CITRAP BE	Communauté d'intérêts pour les transports publics Berne
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics CITRAP
IGöV ZS	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zentralschweiz
LITRA	Service d'information pour les transports publics, Berne
PBS	Pro Bahn Schweiz
RVK BEM	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
RVK OLO	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-Ost
RVK OLW	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West
SBSV SO	Schweizerischer Binnenschifffahrts-Verband, Sektion Ostschweiz, Zürich
SPLS	SPEDLOGSWISS Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique

TCS AG	TCS section Argovie
TCS ZS	TCS section Waldstätte LU OW NW
TCS	Touring-Club Suisse, Vernier
ATE LU	ATE section Lucerne
ATE SH	ATE section Schaffhouse
ATE SO	ATE section Soleure, Soleure
ATE SGA	ATE section St-Gall / Appenzell
ATE TG	ATE section Thurgovie, Halden
ATE ZH	ATE section Zürich
ATA SI	VCS Sezione della Svizzera italiana
ATE FL	ATE Principauté du Liechtenstein
UTP	Union des transports publics, Berne
VWR	Verein für Weiterführung der Rheinschifffahrt, Villigen
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports, Olten
ATE	ATE Suisse, Berne
VAO	Verkehrsverband Aargau Ost VAO

Organisations des secteurs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement

AlpenIni	Alpeninitiative / iniziativa da las alps, Altdorf
AeFU	Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, Bâle
ASPAN-SO	Association Suisse pour l'Aménagement national, Genève
FSU	Fédération suisse des urbanistes, St-Gall
ROK-B	Internationale Raumordnungskommission Lac de Constance
LSVV	Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee
LEO	Lebensraum Oberland, Wetzikon
PN	Pro Natura, Ligue suisse pour la protection de la nature, Bâle
Rhbd	Rheinaubund, Schaffhouse
KPK	Schweizerische Kantonsplanerkonferenz, Zürich
VLP-ASPAN	Association suisse pour le plan d'aménagement national, Berne
UR SZ	Schwyzer Umweltrat
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, Berne
UmL SG	Umweltliberale Bewegung des Kantons St. Gallen

WWF GL	WWF Glarus
WWF	WWF Suisse, Zürich
WWF SI	WWF Sezione della Svizzera italiana

Autres organisations

AIHK	Aargauische Industrie- und Handelskammer AIHK
ACSF	Association des communes fribourgeoises ACS
BauenCH	Bauen Schweiz Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft, Zürich
CCIG	Chambre de commerce et d'industrie de Genève
CVD	Chambre Vaudoise des Arts et Métiers, Lausanne
eco-sui	economiesuisse, Zurich
EöV	Erdöl-Vereinigung
CP	Fédération Patronale Vaudoise, Centre patronal, Lausanne
FRHeidi	Ferienregion Heidiland
FBNäfels	Frische Brise Näfels, Näfels
GK	Gotthardkomitee
SBI	Groupe de l’industrie suisse de la construction, Berne
HIV SZ	Handels- + Industrieverein des Kantons Schwyz
LITRA	Service d'information pour les transports publics, Berne
IGSL	Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm
PN ZH	Pro Natura Zurich, Zurich
RWFL	Regionale Wirtschaftsförderung Luzern
DTAP/CDTP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l’aménagement du territoire et de la protection de l’environnement / Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, Zurich
bpa	Bureau suisse de prévention des accidents, Berne
UVS	Union des villes suisses, Berne
SAP	Schweizer Automatik Pool, Zurich
SHS	Patrimoine suisse, Zurich
SSH	Société Suisse des hôteliers (Hôtellerie Suisse), Berne
FST	Fédération suisse du tourisme, Berne
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne
FSE	Fondation suisse de l’énergie, Zurich

ASC	Association suisse des constructeurs navals, Bâle
SSE	Société suisse des entrepreneurs, Zurich
SEV	Syndicat du personnel des transports, Berne
SFMGV	Schweizerischer Fahrrad- und Motorrad-Gewerbe-Verband, Bern
USAM	Union suisse des arts et métiers, Berne
USS	Union syndicale suisse
TvFb	Touristikverein Flumserberg
UP	Unabhängige Pratteln
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
VSKArch	Verband Schweizerischer Kantonsarchäologen, Bern
VUBI	Verein für eine umweltgerechte Bahn Itingen
VUBL	Verein für eine umweltgerechte Bahn Lausen
VUBS	Verein für eine umweltgerechte Bahn Sissach
ZsHk	Zentralschweizerische Handelskammer, Luzern

Particuliers

Riverains des voies CFF au nord de la gare de Baar

Ludwig Altenburger, Buchs SG

Severin Dettling-von Rickenbach, Lauerz

Walter Dietz, Kronbühl

Otto Metzger, Zollikofen

Fritz Sommer, Berthoud

Ed. & M. Stöckli-Jost, Bâle

Ingenieur- und Planungsbüro Sutter AG, Arboltswil

Hans-Peter Zbinden, Neuenegg

Peter Huggenberger, Seon

Hans Hauri, Baden

Franziska Hasler, Baden

A2 Vue d'ensemble des renvois aux prises de position

Cargo Forum Schweiz	contient	Schweizerische Gesellschaft für Logistik SGL, Bern Swiss Shippers Council SSG, Lausanne Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique SPEDLOGSWISS, Bâle Association suisse des constructeurs navals ASC Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés VAP Handelskammer beider Basel HKBB
Union suisse des arts et métiers USAM	soutient	Société Suisse des Entrepreneurs SSE Chambre Vaudoise des Arts et Métiers CVD Erdölvereinigung
Canton de Genève	soutient	BPUK/DTAP Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTT Conférence des aménagistes cantonaux COSAC/KPK
Canton du Jura	soutient	BPUK/DTAP
Canton de Vaud	s’associe à la prise de position de	BPUK/DTAP Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTT
Préfecture du district de la Singine	s’associe à la prise de position de	Association des communes de la région de la Singine
Association des communes de la région de la Singine	s’associe à la prise de position de	Groupement suisse pour les régions de montagne SAB

Region Oberaargau Regional-verband Burgdorf Region Trach-selwald	propositions identiques à celles de	Verein Region Thal
Regionale Verkehrskonferenz Oberland-Ost	propositions identiques à celles de	Regionalplanung Oberland-Ost
Association régionale Jura – Bienne	propositions identiques à celles de	Association Centre-Jura
Groupe de l'industrie suisse de la construction SBI	prise de position identique à celle de	Société Suisse des Entrepreneurs SSE
	contient des prises de position de	Union d'entrprises suisses de construction de routes VESTRA Vereinigung Schweizerischer Tiefbauunternehmer VST Vereinigung Schweizerischer Untertagbau-Unternehmer VSU Vereinigung Schweizerischer Geleisebauunternehmer VSG
UDC Suisse	renvoie aux	prises de position des partis cantonaux