



Mai 2024

Financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et sur les contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 2028

Rapport de consultation



Table des matières

1	Contexte.....	3
1.1	Contenu du projet	3
1.2	Procédure de consultation.....	3
1.3	Aperçu des participants à la consultation.....	4
1.4	Renonciation explicite à prendre position.....	4
2	Évaluation à l'aide du questionnaire	4
2.1	Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations.....	4
2.2	Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises.....	9
2.3	Autres remarques	10
3	Annexe 1 : Liste des prises de position transmises au cours de la procédure de consultation.....	13
4	Annexe 2 : Questionnaire en vue de la consultation relatif au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 202.....	15

1 Contexte

Le financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire est inscrit dans la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹. Le financement est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) moyennant des plafonds de dépenses et des conventions de prestations (CP) quadriennales conclues avec les différents gestionnaires d'infrastructure (GI). Les CP pour les années 2025-2028 (CP 25-28) sont conclues entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports (OFT) et les GI concernés. Comme il y a quatre ans, il convient de financer les tâches systémiques via un plafond de dépenses. Pour les tâches systémiques, il s'agit de conclure avec les GI des contrats indépendants de la CP.

En vertu de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)² et de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM)³, il est également présenté un arrêté fédéral pour les années 2025-2028 relatif à un crédit d'engagement pour les contributions d'investissement destinées aux installations privées de transport de marchandises.

1.1 Contenu du projet

Dans les CP 25-28, la Confédération et les GI s'accordent sur les objectifs à atteindre et les moyens financiers mis à disposition pour l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Les objectifs supérieurs fixés jusqu'à présent pour les GI ont fait leurs preuves et sont maintenus en grande partie.

Le Conseil fédéral prévoit un plafond de dépenses de 15 100 millions de francs pour les années 2025 à 2028 afin d'indemniser les coûts non couverts prévus au titre de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire (indemnités d'exploitation) ainsi que de financer les investissements dans la maintenance de l'infrastructure ferroviaires (contributions d'investissement) et les tâches systémiques. Le montant proposé dépasse de 700 millions de francs le plafond de dépenses 2021-2024. En raison du renchérissement en 2022 et de celui qui est encore attendu, de la hausse des prix de l'électricité ainsi que de la baisse des recettes du prix du sillon, il s'agit en réalité d'une baisse par rapport à la période de CP actuelle. La croissance des fonds disponibles pour la CP 25-28 s'élève au total à environ 5 % sur les quatre années.

1.2 Procédure de consultation

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a lancé la procédure de consultation le 28 juin 2023 auprès des cantons, des partis politiques représentés au sein de l'assemblée fédérale, des associations faïtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie, des entreprises de transport indemnisées en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)⁴ ainsi que de nombreuses autres organisations (associations, milieux intéressés). La consultation a duré jusqu'au 20 octobre 2023. Les destinataires de la consultation disposaient des documents suivants :

- Lettre d'accompagnement concernant le lancement de la procédure de consultation
- Deux arrêtés du Conseil fédéral :
 - Crédit d'engagement pour des contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025-2028
 - Plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine pour les années 2025 à 2028

¹ RS 742.101

² RS 742.41

³ RS 740.1

⁴ RS 745.1

- Rapport explicatif
- Questionnaire

Le présent rapport sur les résultats de la procédure de consultation est disponible sur le site Web [Procédures de consultation terminées - 2023](#).

1.3 Aperçu des participants à la consultation

L'OFT a reçu au total 66 prises de position.

Participants par catégorie	Destinataires	Réponses	Dont renonciation explicite à une prise de position sur le fond
Cantons et Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)	27	27	
Partis politiques représentés à l'assemblée fédérale	11	5	
Associations (des communes, des villes et des régions de montagne)	3	4	
Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV	40	7	
Associations de l'économie	8	12	1
Organisations, milieux intéressés et privés	29	11	1
Total	118	66	2

1.4 Renonciation explicite à prendre position

Union Patronale Suisse (UPS) et Commission de la concurrence (COMCO).

2 Évaluation à l'aide du questionnaire

Les documents de mise en consultation contenaient un catalogue de neuf questions (voir annexe 2). L'analyse des prises de position reçues suit la structure du questionnaire.

Le questionnaire a été utilisé par 35 participants, tandis que 31 n'y ont pas eu recours.

2.1 Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

Question 1 : Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Tendance générale

Une nette majorité (61 participants) soutient le projet dans les grandes lignes.

En détail

Parmi les 61 participants qui soutiennent le projet dans les grandes lignes, on compte 22 cantons, cinq partis (Le Centre, le PVL, Les Verts, le PS et l'UDC), douze associations de l'économie ainsi que d'autres organisations et associations.

Bien que la CTP soutienne le projet dans les grandes lignes, elle souligne que certains aspects importants du projet ne sont pas encore définitivement clarifiés. Il s'agit notamment du plafond de dépenses, qui sera encore une fois consolidé avec le concours des GI, et du montant des recettes du prix du sillon pour la période 2025-2028. Ces points en suspens compliquent l'évaluation, ce qui n'est pas satisfaisant du point de vue des cantons. Onze cantons soutiennent la prise de position de la CTP.

Le PVL soutient le projet dans son principe, mais estime qu'il faut l'améliorer dans trois domaines : il ne faut pas compromettre la mise en œuvre dans les délais des projets de l'EA2035, aucun retard ne doit être pris dans le financement de la mise en œuvre de la LHand et de la numérisation et il s'agit de ne pas retarder la mise en œuvre et l'accélération de la technologie ERTMS.

Quatre cantons (NW, FR, GL, GR) ne soutiennent pas le projet car des aspects importants ne sont pas encore clarifiés. Il s'agit notamment du plafond de dépenses, qui est insuffisant d'après les indications des entreprises de transport, des réductions prévues des apports au FIF et des réductions du prix du sillon pour le transport grandes lignes des CFF, et qui nécessite encore des clarifications entre l'OFT et les GI. Le canton FR considère que la délimitation entre la maintenance de l'infrastructure et l'aménagement est trop rigide.

L'organisation Inclusion Handicap ne se prononce pas en la matière.

Question 2 : Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?

Tendance générale

Une nette majorité (52 participants) considère que le montant prévu n'est pas approprié.

En détail

Six participants (canton AR, SOB, UDC, Le Centre, CVCI et VAP) considèrent que le montant prévu est approprié.

Six participants (CJ, HKBB, USAM, Infra Suisse ainsi que les cantons SO et ZH) considèrent que le montant prévu ne peut pas être évalué, car des aspects essentiels, tels que les recettes du prix du sillon et le plafond de dépenses, ne sont pas encore clarifiés ou reposent sur des estimations qui rendent difficile une réponse définitive.

Bien que l'UDC approuve le montant, elle critique toutefois les indemnités d'exploitation pour les GI et demande des preuves de la hausse de productivité de ces derniers.

52 participants ne sont pas d'accord avec le montant, dont 23 cantons, trois partis (le PS, les Verts, et le PVL), onze associations, quatre entreprises de transport et dix organisations ainsi que le magazine Pusch. Lesdits participants considèrent que le montant est insuffisant, car il ne permet probablement pas de garantir les points suivants :

- aucune détérioration de l'état du réseau,
- stabilité financière du FIF,
- conservation du niveau de qualité actuel de l'exploitation ferroviaire et de la maintenance de l'infrastructure,
- atteinte à moyen terme de la valeur-cible du standard commun à la branche (RTE9900),
- mise en œuvre des projets d'aménagement prévus et en cours,
- mise en œuvre en temps utile de la LHand,
- prise en compte de la situation concrète des GI : aucune réduction des fonds lorsque l'état d'avancement est bon,

- réserves suffisantes, pour disposer de fonds supplémentaires en cas de besoin (par ex. dommages causés par les forces naturelles).

La CTP souligne en particulier ce point ; sa prise de position est soutenue par onze cantons.

Il est également précisé que les nouvelles exigences en matière de normes d'aménagement, comme par exemple les accès sans obstacles ainsi que les systèmes électroniques d'information à la clientèle de l'exploitation ferroviaire, nécessitent davantage de moyens. Les cantons GL et GR soulignent le renchérissement dans le secteur de la construction. Le canton BS évoque les risques latents pour la sécurité des CFF, qui atteindraient un niveau difficilement acceptable. Les cantons BE, GL et GR soulignent le besoin de rattrapage en matière d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Les CFF expliquent que les besoins de fonds augmentent en raison de l'aménagement, de la densité normative et du renchérissement. Les fonds prévus ne permettent pas aux CFF de répondre aux exigences du commanditaire. Cela signifie que l'état du réseau ne peut pas être maintenu, qu'il y a un retard dans la maintenance de l'infrastructure et que la modernisation est retardée. Le report de la maintenance de l'infrastructure retarde à son tour les étapes d'aménagement et empêche la mise en œuvre de mesures présentant une grande utilité pour les clients. Les CFF demandent des fonds à hauteur de 9,3 milliards de francs et l'intégration d'options à hauteur de 150 millions de francs dans le domaine du transport de marchandises. En outre, les CFF ont besoin d'un financement supplémentaire pour équiper les véhicules de l'ERTMS.

BLSN demande une hausse de ses contributions d'investissement à 800 millions de francs. RhB demande que sa CP soit augmentée à hauteur du renchérissement (80 millions de francs).

Les organisations CTSO et Oustrail craignent que le montant proposé mène à la suppression de l'exploitation sur certaines lignes.

Six organisations (UTP, ATE, RailPlus, Greenpeace, LITRA, Inclusion Handicap) et le magazine Pusch exigent que le montant soit augmenté à 16,6 milliards de francs. Cinq Organisations (UTP, ATE, RailPlus, Greenpeace, LITRA) et le magazine Pusch s'engagent en faveur d'une option à hauteur de 500 millions de francs.

Question 3 : Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé.

Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :

- **Sécurité ?**
- **Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?**
- **Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?**
- **Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?**
- **Efficiencia et durabilité ?**

Tendance générale

32 participants considèrent que les objectifs ont été correctement définis.

En détail

32 participants considèrent que les objectifs ont été correctement définis, dont seize cantons, deux partis (Le Centre, le PS), deux associations (COREB, Alliance des Villes), sept associations de l'économie, deux organisations (CTSO, Oustrail) et trois entreprises de transport (BLSN, FLP et SOB). La majorité souligne qu'il est essentiel de disposer de suffisamment de fonds pour pouvoir réaliser les objectifs définis.

Le PVL approuve en partie la définition des objectifs et souligne qu'il ne faut pas économiser au mauvais endroit afin d'éviter un besoin de rattrapage, qui aurait des conséquences indirectes sur la sécurité et la durabilité. Le PVL regrette l'absence d'une stratégie globale à moyen et à long terme.

Deux participants (cantons AG et BL) considèrent que les objectifs ne sont pas correctement définis. Ils estiment que les objectifs « disponibilité, résilience » ainsi qu'« efficacité et durabilité » ne sont pas correctement définis. Ils expliquent que la maintenance de l'infrastructure doit être planifiée de manière plus prévoyante afin d'augmenter la résilience ainsi que la durabilité du réseau ferroviaire.

Question 4 : Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?

Tendance générale

20 participants sont d'avis qu'il ne faut pas inclure d'autres objectifs tandis que quinze participants estiment que cela est nécessaire.

En détail

Parmi les 20 participants qui sont d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'inclure d'autres objectifs, on compte treize cantons, un parti (Le Centre) ainsi que différentes organisations, associations et entreprises de transport (SAB, Transfair, TravailSuisse, Infra Suisse, FLP et SOB).

Cinq cantons (FR, JU, VD, VS, BE) ainsi que l'Alliance des Villes, CTSO et Oustrail considèrent nécessaire de définir des objectifs en matière de ponctualité, d'horaires et de capacités minimales des transports.

Le canton GE se prononce en faveur de l'objectif de la ponctualité, ainsi que la FER qui s'engage pour un objectif en matière de respect des horaires de référence.

La HKBB ainsi que l'USAM considèrent qu'il est nécessaire d'établir des objectifs en termes de multimodalité et de transparence.

Le PS et le SEV s'engagent pour des objectifs clairs en matière de personnel.

Le PVL souligne qu'il est nécessaire d'établir des objectifs dans les domaines de la modernisation et de la numérisation de l'infrastructure par le biais de l'ERTMS / l'ETCS.

Question 5 : Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

Tendance générale

34 participants ont des remarques sur l'état du réseau.

En détail

Parmi les 34 participants, on compte la CTP, 18 cantons, deux partis (Les Verts, le PVL) ainsi que différentes associations et organisations.

La majorité des cantons qui ont formulé des remarques sur l'état du réseau déplorent que le présent projet n'apporte aucune amélioration en la matière. Huit cantons (SH, TI, ZH, SG, GR, GL, TG et NW) ainsi que la CTP, Les Verts, le SEV, Transfair et Greenpeace soulignent un retard en matière de maintenance. Il faut absolument éviter que l'état du réseau se détériore en raison d'une planification insuffisante de fonds dans la CP 2025-2028. D'après les cantons SO et BL, il faut veiller à une planification prévoyante ainsi qu'au maintien et à la création de réserves de capacités pour le réseau.

Le canton FR souligne que le réseau à voie métrique des TPF est particulièrement vétuste.

L'UTP et l'ATE estiment que le plafond de dépenses proposé ne permet pas de maintenir le niveau de disponibilité et de qualité du réseau.

Les CFF soulignent qu'il est impossible de maintenir l'état du réseau. Dans les rapports annuels sur l'état du réseau, ils présentent un retard que le plafond de dépenses proposé ne permet pas de réduire.

En raison de l'état non satisfaisant du réseau, le PVL attend des mesures d'améliorations concrètes afin de garantir la sécurité sur le réseau ferré. FLP expose qu'il est impossible d'assurer la sécurité de l'ensemble des installations sans fonds suffisants.

Deux organisations (Oustrail, CTSO) ainsi que trois cantons romands (GE, JU et VS) remettent en question les rapports sur l'état du réseau établis par les GI et soulignent que le traitement des données n'est pas opportun pour la Suisse romande. En effet, ces rapports n'auraient pas permis de détecter les défauts et retards qui ont menés à la situation de crise en Suisse romande. Cela s'explique par le fait que lesdits rapports présentent des valeurs moyennes nationales. L'entreprise de transport SOB s'est également montrée critique eu égard aux rapports : en raison des cycles technologiques de l'infrastructure des installations, les indications en matière de durée d'utilisation doivent être interprétées avec prudence.

Le canton VD s'engage pour que les rapports sur l'état du réseau soient utilisés comme aide à la décision lors de l'octroi de fonds d'investissement.

2.2 Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

Question 6 : Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?

Tendance générale

Une nette majorité (54 participants) soutient le projet dans les grandes lignes.

En détail

Parmi les 54 participants, on compte tous les cantons hormis le canton FR, la CTP, quatre partis (Le Centre, le PS, Les Verts et le PVL), toutes les associations hormis l'USAM, trois entreprises de transport (CFF, BLSN, SOB) et différentes organisations.

La CTP écrit que le projet permet à la Confédération d'apporter des contributions importantes visant à encourager le transport de marchandises.

Le canton FR ne se prononce pas, car il estime qu'il n'est pas directement concerné. L'Alliance des Villes approuve le projet mais estime qu'il ne devrait pas se faire au détriment du transport de voyageurs.

Deux participants (UDC et USAM) refusent concrètement ce point du projet. L'UDC se prononce contre le projet car les prestations devraient être fournies par le libre marché. Le financement étatique ne doit en aucun cas provenir du « financement spécial pour la circulation routière », mais, si cela est inévitable, du FIF. L'USAM s'oppose également aux contributions étatiques provenant du « financement spécial pour la circulation routière », car il s'agirait d'un changement d'affectation. Infra Suisse soutient le projet dans les grandes lignes, mais s'oppose au financement à partir du « financement spécial pour la circulation routière », car il n'est pas opportun de mettre en concurrence le rail et la route en tant que modes de transport. Le transport combiné est particulièrement important.

Question 7 : Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

Tendance générale

33 participants considèrent que le montant est approprié.

En détail

33 participants considèrent que le montant est approprié, dont la CTP, 19 cantons, deux partis (Le PVL et le Centre), neuf associations, les CFF et une organisation (LITRA).

Les cantons AG et SO approuvent le montant dans les grandes lignes, mais estiment que des adaptations sont envisageables selon l'issue des délibérations parlementaires. Les cantons NW et FR ainsi que l'entreprise de transport SOB ne sont pas directement concernés et ne donnent aucune appréciation concernant le montant. Selon le PS et le SEV, il s'agit de clarifier le montant avec l'ensemble des partenaires et il faut prévoir suffisamment de fonds pour le transfert.

Quinze participants estiment que le montant n'est pas approprié : quatre cantons (GE, JU, VD et VS), ainsi qu'un parti (Les Verts), six associations (dont le SAB et l'USS, notamment) et trois organisations (ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace) et le magazine Pusch estiment que le montant est trop bas.

Lesdites organisations et le magazine Push exigent d'augmenter le crédit à 300 millions de francs.

Les Verts font valoir que la réduction d'un tiers freine le transfert du transport de marchandises vers le rail.

2.3 Autres remarques

Question 8 : Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?

Tendance générale

19 participants indiquent qu'ils voient d'autres thèmes nécessitant des vérifications ou une réforme.

En détail

Parmi les 19 participants, on compte cinq cantons, un parti (PVL), six associations, deux entreprises de transport (SOB, CJ), cinq organisations et le magazine Pusch.

Le canton FR estime qu'il est nécessaire de vérifier la définition des objectifs en matière de ponctualité, de durée des voyages et des capacités minimales au niveau de la maintenance de l'infrastructure.

Les cantons SH et GR recommandent de vérifier si les GI doivent aborder au préalable avec les cantons les programmes prévus pour la CP afin de structurer l'offre de manière plus efficiente. Le canton NW demande de vérifier la méthodologie appliquée pour la distribution de la maintenance de l'infrastructure.

Les cantons JU et BE ainsi que l'organisation CTSSO estiment que l'adaptation du prix du courant pour le transport régional dès 2024 pose problème. Le canton BE s'oppose en outre à la réduction des contributions au TRV. Le canton JU estime qu'il est nécessaire d'accélérer et de simplifier la procédure d'approbation des plans.

Le PVL critique le financement transversal du pot « maintenance de l'infrastructure » pour des projets d'aménagement concrets de l'étape d'aménagement 2035 : la CP doit en premier lieu permettre de garantir l'entretien et l'exploitation. En outre, il s'agit de prolonger la durée de la CP et d'assurer ainsi l'emploi des fonds sur le long terme. Par ailleurs, il faut vérifier s'il est judicieux de séparer aussi strictement qu'aujourd'hui les projets d'aménagement et les projets de maintenance de l'infrastructure : l'accent devrait être mis sur une utilisation efficiente des fonds. Le PVL suggère à cet effet d'examiner tous les tronçons et d'élaborer une alternative pour les tronçons qui affichent un faible taux de couverture des coûts.

Les Verts s'opposent au financement des plaques tournantes des transports par le FIF, car il n'y a pas de motivation objective en ce sens. Étant donné que les plaques tournantes des transports sont utilisées par différents modes de transport, ils ne comprennent pas pourquoi elles seraient financées exclusivement par le FIF.

L'organisation Inclusion Handicap demande de vérifier la mise en œuvre de la LHand, car l'objectif fixé n'est pas atteint et les adaptations sont retardées. D'une manière générale, il conviendrait d'accorder une plus grande importance à l'accessibilité.

L'association Alliance des Villes remet en question la gouvernance en matière de décisions du DETEC et de l'OFT ainsi que les procédures de consultation.

D'après la VAP, il convient d'améliorer la transparence de l'emploi des fonds et d'examiner une utilisation plus économe des fonds par le biais d'incitations. En outre, l'organisation économique demande que le transport intérieur de marchandises, monopolisé par CFF Cargo, soit transformé en économie de marché. De même, il s'agit de fixer l'amélioration de l'accès au dernier kilomètre.

La HKBB estime qu'il est nécessaire de vérifier l'assainissement des CFF, qui à son avis ne devrait pas être financé par le FIF.

D'après l'entreprise de transport SOB, il convient de vérifier la mise en œuvre d'ATO et d'ERTMS. Elle estime également que des réformes sont nécessaires au niveau du financement.

L'entreprise de transport CJ exige des procédures d'approbation des plans plus courtes car elles entravent le respect des plans d'investissement. De plus, les CJ plaident pour une vérification des délais de procédure car le financement n'est pas assuré en cas de retard.

L'Union des villes suisses exige que les places de stationnement pour les vélos autour des gares soient financées par le FIF.

Infra Suisse estime qu'il est judicieux que le FIF et le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) restent séparés. L'association s'oppose à une fusion.

Question 9 : Avez-vous d'autres remarques ?

Tendance générale

29 participants ont formulé d'autres remarques.

En détail

Parmi les participants qui ont formulé d'autres remarques, on compte la CTP, treize cantons, un parti (PVL), cinq associations de l'économie, deux entreprises de transport (FLP, SOB), six organisations ainsi que le magazine Pusch.

La CTP souligne que le FIF doit demeurer stable et que des réserves doivent être maintenues.

Le canton ZH note que la prise en compte des avantages manque. À ce titre, la Confédération doit rétribuer annuellement un forfait de 45 millions de francs au canton de Zurich ou plus précisément au *Zürcher Verkehrsbund* jusqu'en 2025.

Onze cantons (AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, TG, VD, VS), et six organisations (CTP, CTSO, Oustrail, ATE, l'Initiative des Alpes ainsi que Greenpeace) écrivent qu'il faudrait renoncer à la réduction du prix du sillon en faveur des CFF. Lesdits cantons écrivent également que les apports des cantons au FIF ne doivent pas être utilisés à cette fin. La CTP affirme que les GI devraient être indemnisés pour les pertes de recettes qui en résultent. De plus, la Confédération devrait participer au prorata à une éventuelle augmentation du prix du sillon pour les ETF et augmenter le crédit d'engagement pour le TRV.

L'USAM souligne que les prestations devraient se concentrer sur les tâches nécessaires et ne pas être surchargées d'objectifs et de tâches supplémentaires. Elle estime en outre qu'il est nécessaire que les CFF se concentrent sur leur activité principale et sur leur taux d'autofinancement.

D'après la RailCom, des indications générales sur la non-discrimination devraient figurer dans la CP et le droit de participation des ETF devrait être mis en œuvre de manière adéquate.

Deux organisations (Initiative des Alpes, Greenpeace) et le magazine Pusch s'engagent pour que la RPLP soit adaptée au renchérissement.

3 Annexe 1 : Liste des prises de position transmises au cours de la procédure de consultation

Cantons	
Abréviation	Nom complet
ZH	Chancellerie d'État du canton de Zurich
BE	Chancellerie d'État du canton de Berne
LU	Chancellerie d'État du canton de Lucerne
UR	Chancellerie d'État du canton d'Uri
SZ	Chancellerie d'État du canton de Schwyz
OW	Chancellerie d'État du canton d'Obwald
NW	Chancellerie d'État du canton de Nidwald
GL	Chancellerie d'État du canton de Glaris
ZG	Chancellerie d'État du canton de Zoug
FR	Chancellerie d'État du Canton de Fribourg
SO	Chancellerie d'État du canton de Soleure
BS	Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville
BL	Chancellerie du canton de Bâle-Campagne
SH	Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse
AR	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall
GR	Chancellerie d'État du canton des Grisons
AG	Chancellerie d'État du canton d'Argovie
TG	Chancellerie d'État du canton de Thurgovie
TI	Chancellerie d'État du canton du Tessin
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
Abréviation	Nom complet
PS	Parti socialiste suisse
VERTS	VERTS Suisse
PVL	Parti vert libéral suisse
Le Centre	Le Centre
UDC	Union démocratique du centre
Associations des communes, des villes et des régions de montagne	
Abréviation	Nom complet
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
COREB	La Communauté régionale de la Broye
-	Union des villes suisses
-	Alliance des Villes
Associations de l'économie	

Abréviation	Nom complet
USAM	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse
-	Centre patronal
FER	Fédération des Entreprises Romandes
SEV	Syndicat du personnel des transports
-	Transfair
-	TravailSuisse
CVCI	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
VAP	<i>Verband der verladenden Wirtschaft</i>
HKBB	Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâles
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
-	Infra Suisse
Entreprises de transport / gestionnaires d'infrastructure	
Abréviation	Nom complet
BLSN	BLS-Netz AG
CFF	Chemins de fer fédéraux
FLP	Ferrovie Luganesi SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
CJ	Chemins de fer du Jura
RhB	Chemin de fer rhétique
Organisations	
Abréviation	Nom complet
RailCom	Commission des chemins de fer
CTSO	Conférence des transports de la Suisse occidentale
-	Oustrail
UTP	Union des transports publics
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
ATE	Association Transports et Environnement
-	Initiative des Alpes
-	RailPlus
-	Greenpeace
LITRA	Service d'information pour les transports publics
-	Inclusion Handicap
Privés	
Abréviation	Nom complet
-	Magazine Pusch

4 Annexe 2 : Questionnaire en vue de la consultation relatif au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, des tâches systémiques dans ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2025 à 202

A) Maintenance de l'infrastructure, tâches systémiques et conventions de prestations

1. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?
2. Le montant prévu pour la maintenance et les tâches systémiques est-il approprié ?
3. Le Conseil fédéral attend des gestionnaires d'infrastructure qu'ils atteignent les objectifs qu'il a fixé. Pensez-vous que les objectifs sont correctement définis dans les points suivants :
 - Sécurité ?
 - Disponibilité, résilience et qualité du réseau ?
 - Utilisation optimale et non discriminatoire des capacités disponibles ?
 - Conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure ?
 - Efficience et durabilité ?
4. Pensez-vous que d'autres objectifs devraient être inclus dans les conventions de prestations ?
5. Avez-vous des remarques sur l'état du réseau ?

B) Crédit d'engagement pour les installations privées de transport de marchandises

6. Soutenez-vous dans les grandes lignes le projet mis en consultation ?
7. Le montant prévu pour le financement des installations privées de transport de marchandises est-il approprié ?

C) Autres remarques

8. Y a-t-il d'autres sujets avec un besoin de réexamen ou de réforme ?
9. Avez-vous d'autres remarques ?