

**Loi fédérale concernant les installations
de transport à câbles
Rapport sur les résultats de la consultation
Berne, juillet 2004**

Résumé des résultats

Les milieux consultés se réjouissent, en règle générale, de l'élaboration de la loi sur les installations de transport à câbles, qui vise à simplifier les procédures et à accroître la sécurité juridique. On reconnaît que certaines mesures s'imposent. Le maintien de la pratique en matière d'octroi de concessions et le passage des principes ad hoc de l'ordonnance sur l'octroi de concessions aux téléphériques à la loi sur le transport des voyageurs sont aussi accueillis positivement.

La future harmonisation de la loi sur les installations de transport à câbles avec la directive ad hoc de l'Union européenne (directive 200/9CE) est incontestée, même s'il existe sur certains points des questions encore en suspens, surtout de nature technique (p.ex. application au téléskis et aux installations existantes).

La future réglementation des compétences suscite, en revanche, une large critique (surtout de la part de cantons, des Remontées mécaniques suisses RMS et du CITS). Etant donné le bon fonctionnement du système actuel, les milieux consultés ne sont pas d'accord pour que la compétence pour les téléskis et les petits téléphériques passe des cantons à la Confédération. On craint en outre des augmentations de coûts, ce que la branche des remontées mécaniques ne pourrait pas supporter. Si l'on vise une simplification des procédures, cela devrait conduire à une réduction des coûts. La question des coûts joue aussi un rôle en relation avec les émoluments.

En raison de la nouvelle politique régionale notamment, certains milieux consultés regrettent que la loi ne comprenne pas une disposition sur la promotion économique des remontées mécaniques ou de la branche des transports à câbles. Mais quelques autres rejettent explicitement cette aide.

La future garantie financière de l'obligation (actuelle) de démantèlement des installations désaffectées est également controversée. Elle est tant rejetée en principe qu'approuvée expressément.

De nombreuses questions sont posées à propos des conditions à remplir sur le plan de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'économie pour obtenir une concession ou une autorisation d'exploiter. Les autres questions traitées lors de la consultation sont les suivantes : procédures (contenu, déroulement, méthode, durée, participation), traitement des installations accessoires (pistes, canons à neige), statistiques, formation du personnel, droit du travail, dispositions d'exécution, droit d'expropriation, délégation des tâches de surveillance, impôt sur les huiles minérales, transports des envois postaux, dispositions sur le transport.

Inhaltverzeichnis

1	Introduction	4
2	Participants à la procédure de consultation	4
2.1	Cantons	4
2.2	Instances judiciaires	4
2.3	Partis politiques	4
2.4	Associations, organisations, entreprises	4
3	Evaluation des prises de position.....	6
3.1	Promotion des installations de transport à câbles.....	6
3.2	Répartition des compétences	6
3.3	Champ d'application	7
3.4	Aspects environnementaux	7
3.5	Aspects de l'aménagement du territoire	9
3.6	Harmonisation avec le droit européen.....	9
3.7	Formation du personnel.....	9
3.8	Autorisation d'exploiter	9
3.9	Garantie financière de l'obligation de démanteler les installations désaffectées.....	10
3.10	Statistique	10
3.11	Perception de la taxe de surveillance	10
3.11	Diverses remarques	10

1 Introduction

Par sa décision du 15 décembre 2003, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de procéder à la consultation sur le projet de loi fédérale concernant les installations de transport à câbles.

La procédure de consultation a duré jusqu'au 31 mars 2004.

La procédure de consultation a été lancée par courrier du 18 décembre 2003, adressé aux milieux intéressés.

2 Participants à la procédure de consultation

Ont été invités tous les cantons, deux instances judiciaires, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, ainsi que les organisations spécialisées et économiques concernées.

Il s'agit en détail des milieux suivants :

2.1 Cantons

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

N'ont pas pris position (quant au contenu): SH, TG

2.2 Instances judiciaires

Tribunal fédéral suisse, Tribunal fédéral des assurances

2.3 Partis politiques

PRD Parti radical démocratique suisse
PDC Parti démocrate-chrétien suisse
PSS Parti socialiste suisse
UDC Union démocratique du centre
PLS Parti libéral suisse
PES Parti écologiste suisse (Les Verts)
UDF Union démocratique fédérale

N'ont pas pris position:

PEV Parti évangélique suisse
AVeS Alliance verte et sociale
Lega Lega dei Ticinesi
PCS Parti chrétien-social
DS Démocrates suisses
PST Parti suisse du travail
AL Liste alternative
Solidarités

2.4 Associations, organisations, entreprises

RMS	Remontées mécaniques suisses
CITS	Concordat intercantonal pour téléphériques et skilifts
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SSH	Société Suisse des hôteliers
FST	Fédération suisse du tourisme

ATE	Association Transports et Environnement
LITRA	Service d'information pour les transports publics
USAM	Union suisse des arts et métiers
TCS	Touring Club Suisse
Pro Bahn Schweiz	
SEV	Syndicat du personnel des transports
FER	Fédération des Entreprises Romandes
USP	Union suisse des paysans
CP	Centre Patronal
Association des communes suisses	
La Poste	
CFNP	Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage
Pro natura	
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
WWF	World Wildlife Fund Suisse
économiesuisse (elle a intégré les avis de la Chambre valaisanne de l'industrie et du commerce/WIH, ainsi que de l'Association suisse des assurances)	
Garaventa	

N'ont pas pris position (quant au contenu):

ComCo	commission de la concurrence
Union patronale suisse	
SSE	Société suisse des entrepreneurs
Société pour le développement de l'économie suisse	
Fédération suisses des importateurs et du Commerce de Gros	
USS	Union syndicale suisse
FSE	Fédération suisse des employés
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Suisse
USSA	Union suisse des syndicats autonomes
SSdC	Société suisse des commerçants
SSP	Syndicat suisse des services publics
Transfair	Syndicat chrétien du personnel des services publics et du tertiaire de la Suisse
FCTA	Secrétariat central de la Fédération des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
Initiative des Alpes, comité d'initiative	
SPE	Société suisse pour la Protection de l'environnement
Fédération suisse des amis de la nature	
UVS	Union des villes suisses
ASET	Association suisse d'économie des transports
Doppelmayr Seilbahn AG	
Leitner AG	
CFF	Chemins de fer fédéraux SA
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
FPC	Fondation pour la protection des consommateurs
CASC	Communauté d'action des salariés et des consommateurs
ALR	Action Liberté et Responsabilité
RN	Redressement National

Prises de position de destinataires non inscrits

NSBIV	Service de certification SIBE Suisse
-------	--------------------------------------

3 Evaluation des prises de position

Plus de 60 prises de position ont été envoyées au cours de la période de consultation. La plupart contenaient des avis généraux sur le projet de loi présenté, mais une partie d'entre elles formulait des propositions de modifications de certains articles.

3.1 Promotion des installations de transport à câbles

Les participants à la consultation ont relevé l'importance fondamentale que l'industrie des transports à câbles revêt pour tout le tourisme suisse. Les remontées mécaniques constituent un secteur économique d'envergure, raison pour laquelle il faut tenir compte de son importance dans le projet de loi.

Les installations suisses de transport à câbles doivent être considérées comme des PME. Elles sont confrontées aux mêmes problèmes. Le Conseil fédéral en a discuté à plusieurs reprises ces dernières années et a annoncé de meilleures conditions-cadres. Ces principes doivent aussi se traduire dans le texte de la législation ad hoc (RMS).

De nombreux milieux consultés (RMS, Association suisse des communes, GR, GL, SAB, UR, SSH, FR) se sont prononcés sur la promotion des transports à câbles, qui doit figurer dans la loi. Il est proposé de compléter l'article ad hoc. Selon ces propositions, la loi doit servir à renforcer la branche des remontées mécaniques. La Confédération doit, dans le cadre de la politique régionale, encourager les possibilités de développement. Quelques-uns des milieux consultés attirent l'attention sur la nouvelle politique régionale de la Confédération, qui prévoit de nouveaux instruments, encore inconnus (GR, GL). L'instrument actuel – la loi fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne – doit être remplacé. Il faut indiquer comment cela se fera (LU). Il a aussi été proposé (SAB, UR) que les offices fédéraux compétents présentent une solution de rechange appropriée si la promotion des transports à câbles ne pouvait pas être mise en oeuvre dans le cadre de la nouvelle politique régionale. On cite, à titre d'exemple, une nouvelle loi sur la promotion des installations de transport à câbles ou une réglementation au titre d'une nouvelle loi sur le tourisme.

Trois des organismes consultés (PS, UDC, AR) se félicitent expressément que le projet présenté ne crée pas de loi sur la promotion des transports à câbles et que l'on ait résisté à la tentation d'inscrire dans la loi un droit des installations à une aide étatique au titre du tourisme et des régions périphériques (UDC).

Le canton d'AR estime aussi que la promotion en question ne relève pas de la loi sur les installations de transport à câbles.

Le PS estime, certes, que cette promotion est judicieuse, mais qu'il faut indiquer par quels modèles de financement et quels instruments de promotion le Conseil fédéral entend assumer sa vaste compétence en matière de transports à câbles.

3.2 Répartition des compétences

La plus grande critique concerne la nouvelle réglementation des compétences. Une nouvelle réglementation n'est pas nécessaire. Cela est justifié par le fait que le système actuel fonctionne de manière irréprochable.

Certains milieux consultés estiment que les téléskis ne doivent pas tomber sous le coup de la loi (GR, GL, UR, ZH, VD, JU, NE, VS, FR, NW, AI, BE, Association des communes suisses, FST, SAB, WIH, CITS, SSH, TCS, UDF, PDC, Gastro Suisse). A l'heure actuelle, un grand nombre

d'installations opéreraient au niveau du minimum vital. La compétence fédérale entraînerait de plus grands coûts pour les exploitants de ces installations. Comme la Confédération est plus éloignée des installations à approuver, les coûts d'autorisation et de contrôle augmenteraient. Cela étant, les petits téléskis seraient confrontés à des coûts d'équipement et d'investissement supplémentaires (RMS, Association des communes suisses, FST, GR, GL).

Certains milieux consultés (AI, UR, SG, TI, SZ, CITS, CP, USAM, FER) estiment en outre que la Confédération ne devrait être compétente ni pour les procédures de concession et d'autorisation des téléskis ni pour celles des petits téléphériques. Les procédures cantonales auraient fait leurs preuves. Le CITS est en outre un service de contrôle expérimenté qui travaille de manière efficace et qui a une bonne réputation. Grâce aux longues années d'expérience et au travail consciencieux des experts, le nombre des accidents est très faible.

Du point de vue de la politique régionale, il est aussi juste que les compétences soient du domaine cantonal. On a relevé l'exemple de l'Autriche, pays voisin, qui délègue aussi les tâches aux Bundesländer.

Seul le canton d'OW approuve la nouvelle répartition des compétences. Les Zermatt Bergbahnen demandent que les téléphériques et les téléskis soient soumis à la même autorité chargée des autorisations.

3.3 Champ d'application

Recenser toutes les installations de transport à câbles présentant un danger pour des personnes:

Quelques-uns des milieux consultés relèvent que la loi ne doit pas s'appliquer uniquement aux installations qui servent au transport des voyageurs, mais aussi à toutes les installations qui présentent un danger pour ces personnes. Cette proposition est motivée par le fait qu'une réglementation uniforme garantit la sécurité des installations et qu'elle permettrait de tenir compte également des risques émanant des installations non soumises à autorisation selon le projet de loi (WIH, AG, UR, AI, FR). Le canton de FR justifie son rejet par le fait que la constitution fédérale ne permet pas à la Confédération d'émaner une loi applicable à toutes les installations de transport à câbles. Dans sa version française, l'article constitutionnel ne parle que de téléphériques. Il faut tendre à la simplification non seulement au niveau fédéral, mais aussi au niveau cantonal. C'est pourquoi la loi devrait englober toutes les installations à câbles qui pourraient faire courir des risques à des voyageurs (CITS). Cela signifie que la loi devrait aussi inclure les installations qui servent à acheminer des marchandises (VD, FER). Si l'on englobait toutes les remontées mécaniques, on pourrait créer des dispositions uniformes pour la sécurité de toutes les installations (JU). Le canton d'OW estime qu'il faudrait englober toutes les installations qui pourraient présenter un danger pour des personnes ou des constructions.

Installations accessoires : Certains milieux consultés ont demandé si l'installation comprenait uniquement la remontée mécanique en tant que telle ou aussi les bâtiments des stations, même si un restaurant y était prévu. La loi devrait aussi régir les installations accessoires (AI, JU, ZH, LU, GR, GL, VS, WIH, CITS, RMS, CFNP). Les infrastructures annexes telles que les pistes de descente (aplanissements, déboisements) et les autres constructions doivent être mentionnées expressément en tant qu'éléments de l'installation. Le projet laisse de côté (WWF, FP) le fait que les remontées mécaniques nécessitent très souvent une infrastructure touristique ad hoc (pistes de descente, canons à neige, restaurants, places de parc, etc.). Etant donné que les cantons sont compétents pour ces installations, il faudrait créer des interfaces impliquant une coordination, alors que les remontées mécaniques sont autorisées par la Confédération. La prise en compte des funiculaires dans la nouvelle loi n'est pas suffisamment mise en valeur. Le rapport serait marqué par les intérêts des téléphériques, qui sont généralement d'ordre touristique (LITRA).

3.4 Aspects environnementaux

Plusieurs organismes consultés formulent des objections concernant les aspects inhérents au droit environnemental et à l'aménagement du territoire, qui ne sont guère pris en considération dans divers domaines. Les remarques sont les suivantes:

- Il faudrait souligner dans la procédure de concession l'aspect environnemental des installations de transport à câbles. On critique le fait que les documents qui doivent être présentés à l'OFT à l'appui de la demande de concession n'englobent pas les répercussions environnementales ou la durabilité économique du projet à approuver (ATE, pro natura, FP, PES, WWF). Il est donc proposé que le Conseil fédéral détermine les documents que le requérant doit présenter à propos de la sécurité, de l'impact écologique, de la rentabilité ou du développement spatial lié à l'installation prévue (WWF).
- Le projet serait axé unilatéralement sur les aspects sécuritaires. FP aimerait donc étendre les exigences fondamentales aux aspects sécuritaires, économiques, écologiques et socio-culturelles.
- Procédure simplifiée: Le WWF et la CFNP relèvent que le critère de la durée d'exploitation n'est pas appropriée pour la procédure simplifiée. Les installations qui doivent être exploitées provisoirement ou pour une durée inférieure à trois années pourraient malgré tout avoir des conséquences négatives considérables sur la nature et le paysage. Il est donc proposé que la procédure simplifiée (CFNP) soit appliquée non seulement lorsque l'installation est démantelée après trois années, mais aussi (cumulativement) lorsque son impact sur l'espace et l'environnement est insignifiant. Le WWF propose que la durée d'exploitation soit biffée en tant que critère pour la procédure simplifiée. Il est par ailleurs demandé que les services spécialisés cantonaux ou communaux confirment que le projet de construction n'a pas de répercussions négatives considérables sur l'espace et l'environnement (WWF) ou que des organisations s'occupant de la protection de la nature et du paysage soient encore consultées, car l'autorité compétente ne dispose pas de connaissances spécifiques sur la flore et la faune du terrain en question (ATE, pro natura, FP, PES).
- La mise en oeuvre et la réalisation des charges de la concession en matière environnementale devraient aussi être mentionnées dans la loi comme conditions d'octroi de l'autorisation d'exploiter. L'impact environnemental et la rentabilité doivent aussi être pris en considération en sus de la sécurité (CFNP, FP).
- L'ATE, pro natura, FP, GPS trouvent que les risques environnementaux ne sont pas du tout mentionnés dans le domaine de la surveillance. Il est indispensable que la surveillance de la construction et une réception technique intégrale aient lieu après la réalisation d'un projet. Afin d'améliorer la situation, il est proposé que l'autorité de surveillance soumette tout ouvrage achevé à une vaste réception technique selon la concession et l'autorisation de construire octroyées.
- FP estime qu'il faut accorder assez d'importance non seulement au suivi de la construction, mais aussi à une exploitation compatible avec les impératifs de la protection de l'environnement. Le système de l'audit écologique peut être utile en la matière. C'est pourquoi la disposition ad hoc devrait être complétée dans ce sens. Le WWF s'engage aussi en faveur de l'introduction du suivi de la construction, mais exige aussi, si toutes les charges ne sont pas respectées, que la concession puisse être suspendue jusqu'au moment où les normes de sécurité et d'environnement sont entièrement atteintes. L'ATE, pro natura, FP et le PES exigent à cet égard que la loi prescrive que lorsque l'installation présente un danger pour des personnes, des marchandises ou l'environnement, toutes les mesures doivent être prises pour y remédier, faute de quoi l'exploitation de l'installation pourrait être limitée ou interdite.
- Les critères d'octroi de la concession qui seront intégrés dorénavant dans la loi sur le transport de voyageurs¹ (anciennement OCTV), sont critiqués par la commune de Flims, l'Association des communes suisses et la Landschaft Davos Gemeinde. Avec de tels critères, la loi, qui vise à régir en fait la sécurité des installations techniques, servirait à examiner des critères économiques, écologiques et d'aménagement du territoire qui ne doivent pas nécessairement être contrôlés ici et qui échappent à la compétence de l'OFT. Avec ces paramètres, la réglementation sur l'aménagement du territoire serait éludée, raison pour laquelle ils doivent être biffés.

¹ Loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route: RS 744.10

L'ATE et pro natura estiment que la réglementation proposée dans la LTV est une base indispensable pour que la loi sur les installations de transport à câbles puisse atteindre son but.

3.5 Aspects de l'aménagement du territoire

- SAB estime que les zones à mettre en valeur doivent, dans les cas normaux, être définies par les instruments de l'aménagement du territoire (plan directeur, plan de zones). Les cantons et les communes doivent être encouragés à soutenir par ces instruments le développement durable du domaine skiable.
- Plan directeur: Dans sa réponse, le canton de ZH relève les impacts considérables que les projets peuvent avoir sur l'espace. C'est pourquoi la loi doit mentionner expressément que leur autorisation doit être conforme aux concepts et aux plans sectoriels de la Confédération au sens de l'article 13 de la LAT.

Le canton d'Uri est d'avis qu'un plan sectoriel n'est ni nécessaire ni judicieux. Le PS et l'USAM s'inquiètent de voir la conception « paysage suisse » mentionnée plusieurs fois dans le rapport. A leur avis, cette conception était dès son début contestée quant à son approche et à sa forme. Il serait inadmissible que la Confédération puisse bloquer des projets de transports à câbles sur la base de telles conceptions. La Confédération ne doit pas faire de la politique par le biais de la planification.

Les cantons des GR et de GL proposent de revoir la loi pour que la politique des concessions soit axée sur les plans directeurs. Cette politique ne devrait pas être orientée sur la conception « paysage suisse » ni sur les réponses du Conseil fédéral aux interventions parlementaires (Forster). Si le plan directeur est pris en compte, il est possible de renoncer au plan sectoriel.

3.6 Harmonisation avec le droit européen

Certains organismes consultés relèvent que les notions d'éléments de construction sécuritaires, de sous-systèmes ou d'exigences fondamentales nécessitent une explication (Garaventa, CITS, NSBIV). Il en va de même du champ d'application qui doit être défini comme dans la directive.

On estime en outre que les exigences fondamentales ne doivent être appliquées qu'aux grandes installations ou à celles qui sont approuvées par la Confédération (AI, VD, FR, JU, NW, UR, GR, GL, TI, WIH, CITS, FER, TCS). La directive n'est pas établie pour les petites installations. Si on l'appliquait à celles-ci, cela compromettrait la pérennité de nombreuses remontées mécaniques, bien qu'elles puissent être exploitées en toute sécurité dans les conditions-cadres actuelles. Le canton de SZ est d'avis que les exigences fondamentales doivent pouvoir être appliquées à toutes les installations qui servent au transport des voyageurs.

On remarque que la directive sur les installations de transport à câbles doit être mieux prise en considération (RMS, NSBIV) et que diverses réglementations doivent être inscrites dans l'ordonnance (RMS, SAB, FST, FP, OW). Il faut donc recommander au Conseil fédéral de tenir compte du droit de l'UE (RMS).

3.7 Formation du personnel

Le projet ne traite que marginalement la formation du personnel. La SSH regrette l'absence de spécifications quant au personnel formé et de déclarations sur la formation initiale et permanente, qui devraient se faire dans le cadre de la législation sur la formation professionnelle. Il est aussi proposé (CITS, AI, Gastro Suisse) d'inclure dans la loi une disposition concernant l'organisation et la formation. Concrètement, le Conseil fédéral pourrait confier à l'association de la branche le soin de fixer les exigences en matière de formation et d'organisation et soutenir cette activité par des contributions financières (RMS, SAB, UR, FST). Selon le SEV, le détenteur d'une concession ou d'une autorisation cantonale devrait être responsable de la formation correcte du personnel. Le genre et l'ampleur de la formation seraient réglés dans une ordonnance ad hoc.

3.8 Autorisation d'exploiter

Certains milieux consultés ont mentionné plusieurs fois le manque de coordination entre la procédure d'octroi de la concession et la procédure d'octroi de l'autorisation d'exploiter (RMS, AI, GR, GL,

UDF), ainsi qu'entre l'autorisation fondée sur l'aménagement du territoire et l'autorisation d'exploiter (commune de Flims, Landschaft Davos Gemeinde).

On relève que la loi ne se prononce pas sur la durée de validité de l'autorisation et de la procédure (RMS, AI). Cette lacune devrait être comblée. A titre de solution éventuelle, il serait possible de régler la matière au niveau de l'ordonnance.

3.9 Garantie financière de l'obligation de démanteler les installations désaffectées

Selon RMS, la disposition traite un problème qui ne se pose que très rarement; elle devrait donc être biffée. L'obligation d'assurer la couverture des coûts est d'ailleurs rejetée (WIH, CITS, JU, FER), parce que cela entraîne un gel de capitaux. Les exploitants des installations ne doivent pas être grevés par une prime d'assurance pour des prestations qui ne sont guère nécessaires (UDF). On a aussi relevé qu'il n'y avait pas de telles assurances sur le marché, raison pour laquelle cette idée doit être examinée avec un esprit critique (Association suisse des assurances). Au lieu d'une obligation d'assurance, il faut plutôt introduire une obligation de sécurité, p.ex. par des garanties bancaires ou des cautions. Il y a toutefois quelques organismes consultés qui se prononcent en faveur d'une telle obligation (WWF, PS, GR, GL). Il faudrait même vérifier si cette obligation ne s'impose pas pour tous les exploitants et pas simplement pour les nouveaux concessionnaires (WWF). On s'est aussi demandé si les exploitants ne pourraient pas être tenus de constituer des provisions pour les coûts du démantèlement (PS).

3.10 Statistique

Diverses réponses demandent que la loi soit complétée par une réglementation prévoyant que l'OFT puisse, en collaboration avec l'association de la branche, recenser les données statistiques pertinentes en matière d'économie, de technique et d'aménagement du territoire (RMS, SSH, SAB, FST, UR).

3.11 Perception de la taxe de surveillance

Parmi les milieux consultés, quelques uns refusent qu'une taxe de surveillance soit perçue (RMS, UDF, FST, TCS, BE). Une telle redevance est suspecte et, vu la nécessité de rendre les transports à câbles plus compétitifs, il convient de la refuser. Elle devrait tenir compte des rapports économiques de la branche (SAB, PDC, FR).

3.11 Diverses remarques

Diverses suggestions ont encore été faites. Les voici:

(La liste n'est pas exhaustive, les remarques d'ordre rédactionnel ne sont pas prises en compte.)

- Droit d'expropriation: Ce droit ne doit pas être réservé aux installations du trafic local ou régional (Zermatt Bergbahnen, GR, GL). Il devrait aussi être accordé aux remontées mécaniques dans la mesure où leur construction répond à l'intérêt public. La formulation proposée est trop restrictive. Si le droit d'expropriation n'était pas accordé, un particulier pourrait empêcher la construction de nouvelles installations ou d'installations de remplacement, infligeant ainsi de graves dommages à l'entreprise et/ou la destination. FER propose d'insérer dans la loi la notion de « trafic touristique ». RMS relève à cet égard que les notions de trafic local et de trafic régional ne devraient pas être comprises cumulativement. VS et SZ propose que la phase d'expropriation soit incluse dans la phase d'approbation des plans, car autrement il en résulterait des problèmes de coordination insurmontables.
- Octroi de la concession pour plusieurs installations: Quelques organismes consultés sont d'accord avec la proposition (WIH, AI), mais l'octroi ne doit pas être obligatoire lorsqu'une société planifie plusieurs installations dans la même zone. FER, en revanche, souhaite qu'on prévoie un octroi obligatoire lorsqu'une entreprise de transport planifie plusieurs installations dans la même zone. Etant donné les coûts des projets et les délais des concessions, il serait toutefois préférable d'échelonner les divers projets. FR, NW, AG et le CITS estime que cette solution est difficile, voire problématique. Il faut une propre procédure de concession pour chaque entreprise. Il arrive que certaines installations ne répondent pas aux exigences légales

et soient renvoyées pour révision. Cela entraîne des retards et bloque toute la procédure. C'est pourquoi le principe « une installation – une procédure » semble approprié. Cela tient mieux compte des installations à cheval sur plusieurs cantons. JU propose de biffer la disposition en question.

- Principe d'une prise de décision rapide: Un tel principe doit être inscrit dans la loi dans l'intérêt de la rentabilité des installations (RMS, PDC, SSH). Il serait ainsi possible de réaliser l'objectif de la loi, qui est de simplifier et d'accélérer les procédures. Diverses remarques sont formulées visant à prescrire un délai maximal (six mois) pour le traitement des demandes de concessions (SAB, UR, Gastro Suisse, VS, FER, Zermatt Bergbahnen). Si la loi fixait un délai pour le traitement des demandes de concession par l'OFT, cela serait conforme au principe de transparence (Garaventa, WIH, FER, PLS). Selon le PRD, la loi doit même prévoir des délais serrés pour le traitement et la délivrance de la concession.
- Piquetage: Cette disposition est bien accueillie (ATE, pro natura); on espère que les éventuelles corrections de terrain entraînées par l'ouvrage prévu (pistes de descente, pistes de luge) seront visualisées sur place (WWF). Mais plusieurs questions de détail ont été soulevées pour savoir dans quelle mesure il faudrait procéder au piquetage et dans quelle mesure cela est justifié (PDC, Zermatt Bergbahnen).
- Consultation des cantons et des communes: La consultation des cantons et des communes devrait être garantie dans tous les cas (VS, PLS). Mais on demande (LU) d'examiner si les cantons devraient bénéficier d'un droit de recours pour sauvegarder leurs intérêts légitimes et s'il ne faudrait pas adapter le projet en conséquence. Les communes (commune de Flims, Landschaft Davos Gemeinde, commune d'Arosa), l'Association suisse des communes et les cantons des GR et de GLS relèvent que leur position devrait être renforcée. Les cantons doivent demander l'avis des communes, car celles-ci sont fortement touchées. Le droit de consultation doit être inscrit dans la loi. Sinon, on craint que la consultation ou non dépende du bon vouloir des cantons, les communes pouvant alors, comme les particuliers, être renvoyées à la procédure d'opposition. Le délai de prise de position des cantons a aussi été abordé.

Pour SAB, le délai de trois mois autorisé pour les prises de position est trop court et un délai de quatre mois est suggéré. En revanche, le PDC estime que les trois mois suffisent. Le passage devrait même être complété par les termes « dans un délai de trois mois », ce qui indiquerait la nécessité d'accélérer la procédure.

- Procédure simplifiée: L'article est formulé en termes trop généraux (WWF, FER) et contient des notions peu claires. Le cas échéant, cette disposition ne devrait pas être conçue comme un article autonome, mais être intégrée dans l'article relatif à la procédure ordinaire (Garaventa).
- Evacuation des matériaux d'excavation: Certains milieux consultés doutent que cet article soit nécessaire (GR, GL, SZ). Il ne devrait être appliqué que dans des cas exceptionnels. Il serait plus important d'obliger le requérant à présenter un projet d'évacuation des matériaux indiquant d'où viennent les matériaux de construction et où les déblais seraient traités. Pour des installations telles que les remontées mécaniques, un tel projet fait partie obligatoirement des documents de planification. Il devrait absolument être régi au niveau approprié dans le cadre de la procédure de concession (BE, SO). Quelques milieux consultés (CITRS, AR, VD, VS, JU, FER) estiment même que cette disposition ne devrait pas être insérée dans la loi sur les transports à câbles. Sinon, d'autres aspects nécessiteraient une réglementation. Or la matière est déjà régie dans la législation sur l'environnement (AG, UR, ZH) ou dans des actes législatifs cantonaux (AI).
- Émoluments: certains cantons (ZH, GR, GL, BE) font remarquer qu'en concentrant les compétences au niveau fédéral, les cantons perdent la possibilité de demander eux-mêmes des

émoluments pour leur activité. Pour les cantons, le délestage ne serait que formel. Il faut que les cantons puissent demander des taxes pour couvrir leurs coûts.

- Moyens de droit: Le Tribunal fédéral s'est exprimé positivement sur l'introduction d'un moyen de droit uniforme. Quelques milieux consultés (Garaventa, CITS, AI, TI, VD, NE, JU) déplorent l'absence de remarques concernant les moyens de droit cantonaux, lesquels existent dans les procédures d'autorisation cantonales pour les installations cantonales.
- Dispositions d'exécution : Les milieux consultés ont mentionné à plusieurs reprises que la loi ne mentionnait pas les dispositions d'exécution à édicter par le Conseil fédéral. On souhaite aussi que les milieux intéressés soient consultés lors de l'élaboration de ces dispositions (RMS, SAB, UDF, GR, GL).
- Transfert de tâches de surveillance: La possibilité de déléguer des tâches de surveillance est rejetée en partie (RMS, TCS), parce que cela entraînerait une augmentation des coûts sans garantir une meilleure sécurité. Quelques milieux consultés n'ont pas une attitude négative face à cette disposition (CITS, AI, VD, NE, JU, FER, BL), mais ils proposent que la délégation soit confiée à un service expérimenté, qu'elle se fasse par les autorités compétentes (et non par le Conseil fédéral) et qu'elle ne provoque pas d'augmentation des coûts. GR et GL estiment que si la délégation est maintenue, il faudrait recourir aux connaissances du CITS.
- Sondages: RMS rejette les sondages exécutés par l'OFT. On craint qu'une telle pratique ne conduise à des résultats arbitraires. Il faut plutôt reprendre dans la loi le critère des méthodes disponibles et reconnues.
- Modification de la loi sur les huiles minérales: On exige à plusieurs reprises que la loi soit modifiée et que les véhicules des pistes soient exonérés de l'impôt sur les huiles minérales, étant donné qu'ils ne circulent pas sur les voies publiques (RMS, Association des communes suisses, SSH, SAB, UR, FST).
- Droit du travail: Les conditions d'engagement doivent correspondre aux normes régionales usuelles dans la branche (SAB, UR, FST, PS).
- Exécution des transports d'envois postaux: Il est important de constater que la Poste doit avoir le droit d'effectuer des transports d'envois avec les installations à câbles pour remplir la mandat qui lui a été confié dans la loi sur la Poste. Une telle « garantie de transport » garantirait que la Poste puisse satisfaire aux exigences de qualité que l'autorité a exigées dans le service public (La Poste).
- Raccordement au trafic direct des voyageurs: Pro Bahn demande que lors l'octroi de l'autorisation d'exploiter, on prescrive obligatoirement le raccordement au trafic direct des voyageurs des entreprises suisses de transport (et, partant, la validité de l'abonnement demi-tarif).