

Octobre 2019

Loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation

Table des matières

1 Situation de départ	3
1.1 Mandat.....	3
1.2 Conduite de la procédure de consultation.....	3
1.3 Présentation des résultats de la consultation (cf. ch. 3).....	4
2 Position générale.....	4
3 Évaluation des prises de position	7
3.1 Besoin.....	7
3.2 Procédure fédérale d'approbation des plans	12
3.3 Objectifs du projet.....	15
3.4 Solution proposée.....	19
3.5 Remarques complémentaires	34
4 Annexes	40
4.1 Catalogue des questions.....	40
4.2 Liste des participants à la consultation.....	41

1 Situation de départ

1.1 Mandat

Le 3 avril 2019, le Conseil fédéral a chargé le DETEC de procéder à une consultation relative à la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises. L'origine de ce projet est une conception de l'association de soutien CST (Cargo sous terrain), ainsi qu'une requête adressée au Conseil fédéral de soutenir un système privé et novateur de transport souterrain de marchandises au moyen d'une procédure d'approbation des plans uniformisée au niveau fédéral.

1.2 Conduite de la procédure de consultation

La consultation s'est déroulée du 3 avril au 10 juillet 2019 et a été adressée à 160 destinataires, à savoir les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que de nombreuses organisations, principalement du secteur du transport et de la logistique, du bâtiment et des associations environnementales, ainsi que la Conférence des directeurs cantonaux du bâtiment et de l'environnement DTAP (voir annexe 4.1). De nombreuses autres parties intéressées (97) ont profité de l'occasion pour prendre position. Au total, 172 réponses ont été reçues, dont 167 contenaient des prises de position.

	Destinataires	Prises de position
Cantons et CdC	27	Reçues: 25 (sans VS et CdC) Pris position: 23 (sauf UR et OW)
Partis politiques (représentés à l'Assemblée fédérale)	13	Reçues: 7 Pris position: 7 (PS, PLR, PDC, UDC, verts, Vert'libéraux, PBD)
Associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie (C. V. RM)	11	Reçues: 7 Pris position: 6 (Association des communes suisses, Union des villes suisses, Economiesuisse, USAM, USS, Travail Suisse)
Organisations / entreprises, y compris DTAP et UTP	109	Reçues: 36 (sans CFF Cargo) Pris position: 34 (sans CFF, SKS)
Autres	-	Reçues: 97 Pris position: 97
Total	160	Reçues: 172 Pris position: 167

1.3 Présentation des résultats de la consultation (cf. ch. 3)

Les documents de consultation contenaient un catalogue de questions (cf. annexe, point 4.2). Le présent rapport sur les résultats de la consultation a été structuré en fonction de l'ordre et du contenu de ces questions. Il peut en résulter des redondances, car certains points ont été soulevés à plusieurs reprises ou sur différentes questions par les instances consultées. Étant donné que la formulation de plusieurs questions était ouverte (par ex., Question 1 Besoin, Question 3 Objectifs), de nombreuses réponses sont très larges et leurs argumentations sont variables, de sorte qu'une catégorisation (en nombre) s'avère peu pertinente.

2 Position générale

Une **nette majorité des** auteurs des prises de position **apprécie le projet du Conseil fédéral tel qu'il est présenté dans la consultation**. La conception est perçue comme **innovante** et comme une occasion de relever les défis à venir du fret en pleine croissance. En même temps, la conception est comprise comme un **système subsidiaire** à côté du fret ferroviaire et routier d'aujourd'hui. Une **nette majorité est donc également favorable à la poursuite des travaux de planification et d'affinement de la conception et de la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM)**.

En outre, le principe selon lequel la Confédération **ne prévoit pas de cofinancement de ce projet privé est largement soutenu**.

Une **petite minorité** des instances consultées ne croit ni à la nécessité, ni à faisabilité technique et financière du système **et rejette donc un nouveau système de transport souterrain de marchandises assorti d'une nouvelle loi fédérale ad hoc**. Selon cette position, il faut d'abord et au premier chef **poursuivre les aménagements en cours du réseau ferroviaire et routier actuel**. Les **systèmes et les offres doivent être optimisés, par exemple à l'aide de nouvelles technologies, afin de** mieux utiliser les capacités et de faire face à l'augmentation du trafic.

La grande majorité, qui se félicite en principe de la conception CST et de la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises, estime qu'un certain nombre de questions restent **imprécises, controversées et sujettes à interprétation**. Pour cette raison, des **précisions et des adaptations** supplémentaires **dans la loi ou dans la conception CST sont demandées**. **Suivant la position adoptée**, les propositions de modification comportent donc également des **exigences contradictoires**.

La Confédération et les cantons doivent-ils et peuvent-ils imposer des normes de circulation et des normes écologiques pour une infrastructure privée telle que Cargo sous terrain, et si oui, dans quelle mesure? La question n'est pas évaluée de manière **uniforme**:

- De larges secteurs de l'économie, des transports et de la logistique (et CST elle-même) soulignent que Cargo sous terrain concurrence le rail et surtout le transport routier et qu'en règle générale, des normes très restrictives tendent à augmenter les coûts et remettent donc en cause la rentabilité et la faisabilité du projet. Ces milieux plaident donc en faveur de procédures aussi légères que possible et de normes modérées en matière de coûts.
- D'autre part, l'impact écologique positif promis par CST est perçu comme trop peu contraignant; c'est pourquoi les cantons, mais aussi les milieux écologiques, exigent des normes contraignantes supplémentaires pour l'ensemble du système (par ex. l'utilisation d'énergies renouvelables) ainsi que pour la distribution fine ou la conception de logistique urbaine (transfert et regroupement des transports, réduction du bruit et de la consommation énergétique).

La conception proposée par le Conseil fédéral pour la **planification et l'approbation avec un plan sectoriel (Confédération), des plans directeurs (cantons) et une approbation des plans de la Confédération (PAP)** est en principe bien accueillie. Sur les détails, cependant, il **reste** encore des **précisions à apporter et quelques interprétations controversées**:

- Il existe un large consensus sur le fait que la **répartition des rôles entre la Confédération et les cantons** au niveau de la loi doit être claire et qu'il faut la préciser davantage. Il convient de respecter une **stricte conformité à la hiérarchie législative**, d'éviter les redondances dans la procédure de planification matérielle et structurelle, et ces procédures doivent en principe se dérouler en parallèle et ne pas s'échelonner. Les cantons, les villes et les communes doivent être étroitement associés dès le début. Les coûts pour les exploitants et les cantons devraient être maintenus à un faible niveau. De nombreux commentaires indiquent qu'il est nécessaire de clarifier cette répartition des rôles au niveau de la loi.
- Diverses propositions tendent à **renforcer le rôle de la Confédération**; ainsi, la majorité des cantons et la DTAP demandent à la Confédération de coordonner les procédures entre le plan sectoriel et le plan directeur cantonal; une grande partie du secteur des transports et de la logistique demande que les compétences de la Confédération soient étendues au territoire cantonal et que les raccordements des plates-formes (hubs) avec le réseau local des transports soient approuvés par la Confédération et non par les cantons. Deux des cantons directement concernés par CST (SO et AG) exigent que la planification et l'approbation du système soient concentrées exclusivement au niveau de la Confédération.
- Le projet de consultation du Conseil fédéral exclut l'**instrument de la concession d'infrastructure** (Confédération) en raison de l'absence de base juridique et du maintien de l'égalité dans le système actuel; ce point de vue est partagé par le secteur des transports et de la logistique (y compris CST); cependant, la majorité des cantons et la DTAP estiment que cet instrument est avantageux et souhaitent que l'on examine à nouveau la possibilité de mettre sur pied une concession d'infrastructure.
- Les cantons ne sont pas d'accord sur la réglementation dans le projet de loi conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)¹, selon laquelle les cantons sont responsables de la désignation des **emplacements des décharges** à déblais. Conformément au principe du pollueur-payeur, cette responsabilité devrait plutôt incomber aux exploitants de l'installation souterraine.
- En ce qui concerne l'exploitant des installations souterraines, plusieurs prises de position demandent des éclaircissements sur les questions de **responsabilité civile, d'assurance obligatoire, de protection contre l'incendie et de services d'intervention**, pour lesquelles les exigences actuelles des cantons et des communes devraient en principe être applicables. Il est également nécessaire de clarifier les questions de l'**expropriation et de l'indemnisation**.

La promulgation d'une loi de portée générale sur le transport souterrain de marchandises (au lieu d'une «loi CST») et l'idée connexe de permettre la concurrence entre plusieurs exploitants tout en évitant la construction de plusieurs infrastructures souterraines suscitent un **large assentiment**. Le devoir de **non-discrimination** qui en découle **est également accepté**. Là encore, des **précisions s'imposent** afin d'affiner la terminologie (étendue de la concurrence, non-discrimination, compatibilité technique requise).

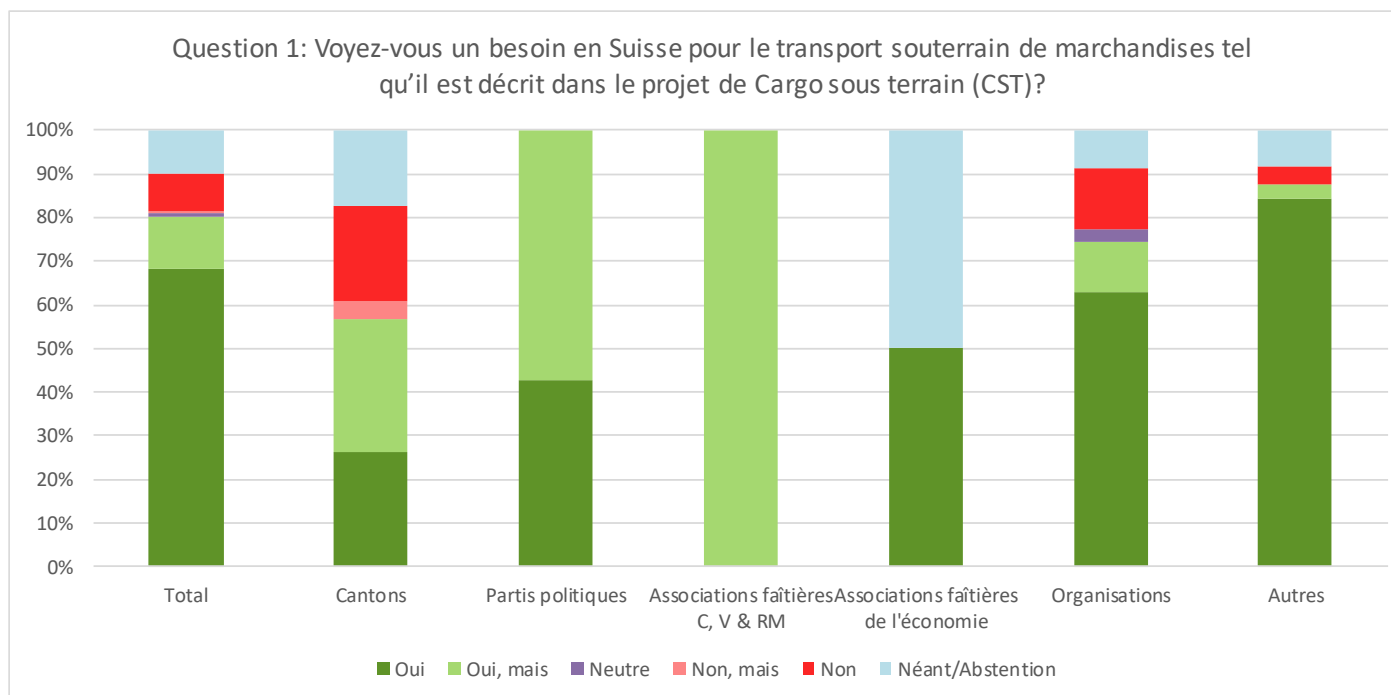
¹ RS 742.101

La **majorité** des instances consultées **partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel la construction et l'exploitation privées d'une installation souterraine de transport comportent des risques** en cas de difficultés économiques ou de faillite des propriétaires ou exploitants. Ces **risques ne devraient pas être assumés par la collectivité. Toutefois, la réglementation du projet de loi**, selon laquelle, dans un tel cas, l'exploitant doit procéder au démantèlement de l'installation à ses propres frais, la Confédération pouvant exiger des garanties à cet effet, **ne recueille pas la majorité**. De nombreuses prises de position proposent des solutions alternatives et plus ouvertes, moins axées sur le démantèlement mais sur d'autres approches (poursuite de l'exploitation de l'installation selon différentes modalités, droit de préemption de la Confédération, protection technique de l'installation souterraine désaffectée etc.)

3 Évaluation des prises de position

3.1 Besoin

Question 1: Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST)?



Opinion générale

Une **nette majorité** des participants véhiculent l'avis que de nouvelles conceptions de transport innovantes et durables sont fondamentalement nécessaires pour relever les défis posés par la croissance du transport de marchandises, par la congestion des infrastructures ferroviaires et routières et par la politique climatique.

Un système de transport souterrain, tel que présenté par la conception Cargo Sous Terrain (CST), est considéré comme une option durable et innovante qui devrait être poursuivie en complément de l'infrastructure ferroviaire et routière existante. Toutefois, de nombreuses prises de position appellent des éclaircissements dans la loi ou dans la conception de transport CST; dans certains cas, l'approbation est liée à des conditions et à des exigences (par ex., de nature écologique). **Une minorité** ne voit pas la nécessité d'une nouvelle loi fédérale ni d'un nouveau système de transport souterrain de marchandises et met en doute la nécessité ainsi que la faisabilité technique et financière d'une telle conception. L'accent doit être mis sur l'optimisation des systèmes actuels.

	Oui	Oui, mais	Neutre	Non, mais	Non	Néant / abstention
Cantons	SZ, FR, SG, NE, VD, GE	ZH, ZG, SO, SH, AR, AI, AG		BL	BE, LU, BS, GR, TI	NW, GL, TG, JU
Partis	PDC, PLR, UDC	PBD, Les Verts, Vert'libéraux, PS				
Associations faîtières C, V & RM		Association des communes suisses, Union des villes suisses				
Associations faîtières de l'économie	Economiesuisse, USAM					USS, Travail. Suisse
Organisations	Cargo24 AG, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, SEV, Chambre de commerce des deux Bâle, APF, LITRA, CICDS, Coopérative Migros, La Poste Suisse SA, RailCare SA, SIA, SSE, Secrétariat SEV Romand, routesuisse, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF	Initiative alpine, DTAP, ATE, WWF	ASTAG		Planzer Transport SA, Pro Natura, SVI, transfair, UTP	AECA, COMCO
Autres	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, Cargologistic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub SA (Groupe Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller,	Ville de Berne, Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils, Fondation suisse pour l'énergie			Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, commune de Wolfwil	PUE, UMS, CSSP, Assurance immobilière BL, Ville de Gossau, SSIGE, Commune de Niederbuchsiten, CHGEOL

werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transporte SA, Emch Aufzüge, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Zürcher Handelskammer, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, CS, Banque cantonale BL, Monitron, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA, Cargo Tube, MS Direct SA, Panalpina, Schwendimann SA, ASVAD, Swisscleantech, Pöyry, AF Toscano, GPG, Commune d'Oensingen, BKW, Infra Suisse, Matthias Gmünder, Banque cantonale ZH, CST, ecos					
--	--	--	--	--	--

En détail

La **majorité des opinions favorables** est constituée de la plupart des cantons, de tous les partis politiques et des associations faîtières des communes, villes et régions de montagne, ainsi que des associations faîtières de l'économie (à l'exception de l'USS et de Travail.Suisse) et de la majorité des autres organisations. Cette majorité justifie sa position par différents arguments de nature conceptuelle. Le système de transport souterrain, qui concentre le trafic, réduit les besoins au sol et doit en même temps être lié à une conception durable et efficace de distribution fine en surface (logistique urbaine) est décrit de façon pratiquement unanime comme une force de la conception, bien qu'avec des pondérations différentes. Le fait que la conception soit soutenue par le secteur privé et qu'il ne soit ni attendu ni prévu de faire financer le projet par le secteur public est aussi très bien accepté. Il est également clair pour la grande majorité favorable qu'un système de transport souterrain tel que CST n'est pas adapté au transport de toutes les marchandises et ne peut être que subsidiaire au transport ferroviaire et routier de marchandises actuel.

Plusieurs intervenants se félicitent particulièrement du fait que la conception devrait avoir un impact là où les problèmes de circulation les plus urgents se posent aujourd'hui, à savoir sur l'axe est-ouest et dans les agglomérations (dont de nombreux cantons, DTAP, economiesuisse, USAM, SSE, SIA). De larges milieux des secteurs de la logistique et du transport ainsi que du commerce de détail présentent un point de vue similaire, mais ils soulignent également les avantages d'un transport flexible et fiable de petites marchandises 24 heures sur 24 (commerce en ligne en expansion) et directement auprès des consommateurs (entre autres les grandes entreprises logistiques comme Coop et Migros, CICDS, ASVAD). Nombreux sont ceux qui se félicitent expressément de l'initiative privée à l'origine de cette conception et attendent également un positionnement clair de la Confédération (en particulier plusieurs cantons, DTAP, Association des communes suisses, Chambre de commerce des deux Bâle, APF). Toutefois, vu que la conception est portée par le secteur privé, plusieurs auteurs affirment qu'ils ne sont finalement pas en mesure d'évaluer le besoin, mais que c'est au secteur intéressé de le faire (certains cantons et quelques autres organisations). USS/Travail.Suisse déclarent ne pas pouvoir évaluer de manière concluante si le CST remplit effectivement leurs critères (intégration dans le système global, mise en œuvre durable et socialement acceptable de tous les maillons de la chaîne logistique et accélération du transfert de la route au rail).

Quelques objections et réserves subsistent parmi la majorité favorable. Des précisions ou des adaptations de la loi ou de la conception CST sont nécessaires (voir aussi les questions suivantes). De nombreux auteurs de réponses demandent des preuves concrètes que la mise en œuvre de la distribution fine sera planifiée (logistique urbaine); une attention particulière doit être accordée à la bonne intégration des hubs dans les systèmes de transport régionaux et à la participation des autorités locales et de la population (entre autres de nombreux cantons, DTAP, PBD, Vert'libéraux, Les Verts, PS, Union des villes suisses et autres organisations).

Diverses propositions appellent à placer dans la loi des exigences contraignantes afin de garantir des avantages écologiques tels que le report modal, l'utilisation d'énergies renouvelables ou la réduction du bruit et de la consommation d'énergie (par ex. Les Verts, PS, USS/Travail.Suisse, Initiative des Alpes, Pro Natura, SES, ATE, WWF).

Plusieurs propositions partent de l'hypothèse qu'en cas de construction d'une nouvelle infrastructure de transport souterrain, l'aménagement de l'infrastructure routière en surface sera réduit et les systèmes en surface dans les agglomérations seront également délestés (par ex. Vert'libéraux, Les Verts, PS, Union des villes suisses, autres organisations).

Dans le contexte du changement climatique entre autres, certaines voix s'élèvent pour déplorer que le Conseil fédéral ne dispose pas d'une stratégie globale pour absorber le transport de marchandises ni de mesures visant à le réduire (par ex. Les Verts, Pro Natura, WWF), d'autres doutent de l'impact écologique global positif de la conception et demandent un bilan écologique indépendant (WWF) ou une évaluation environnementale stratégique (BE).

À l'inverse, certains partisans partent du principe que l'extension de l'infrastructure routière sera nécessaire même si un tel système de transport souterrain est réalisé, ou que le trafic routier ne doit pas être désavantagé (par ex. RouteSuisse, constructionromande).

Plusieurs voix appellent également à l'établissement de lignes directrices concernant la mise en œuvre socialement acceptable de la conception dans tous les maillons de la chaîne de transport (entre autres PS, USS/Travail.Suisse, SEV). D'autres déplorent l'absence d'interfaces avec les systèmes de transport internationaux dans la conception CST (par ex. BS, NE, Vert'libéraux, SVI). Les cantons de GE et de VD accueilleraient favorablement l'idée qu'une liaison dans l'Arc lémanique soit approfondie comme prochaine phase d'un système de transport souterrain.

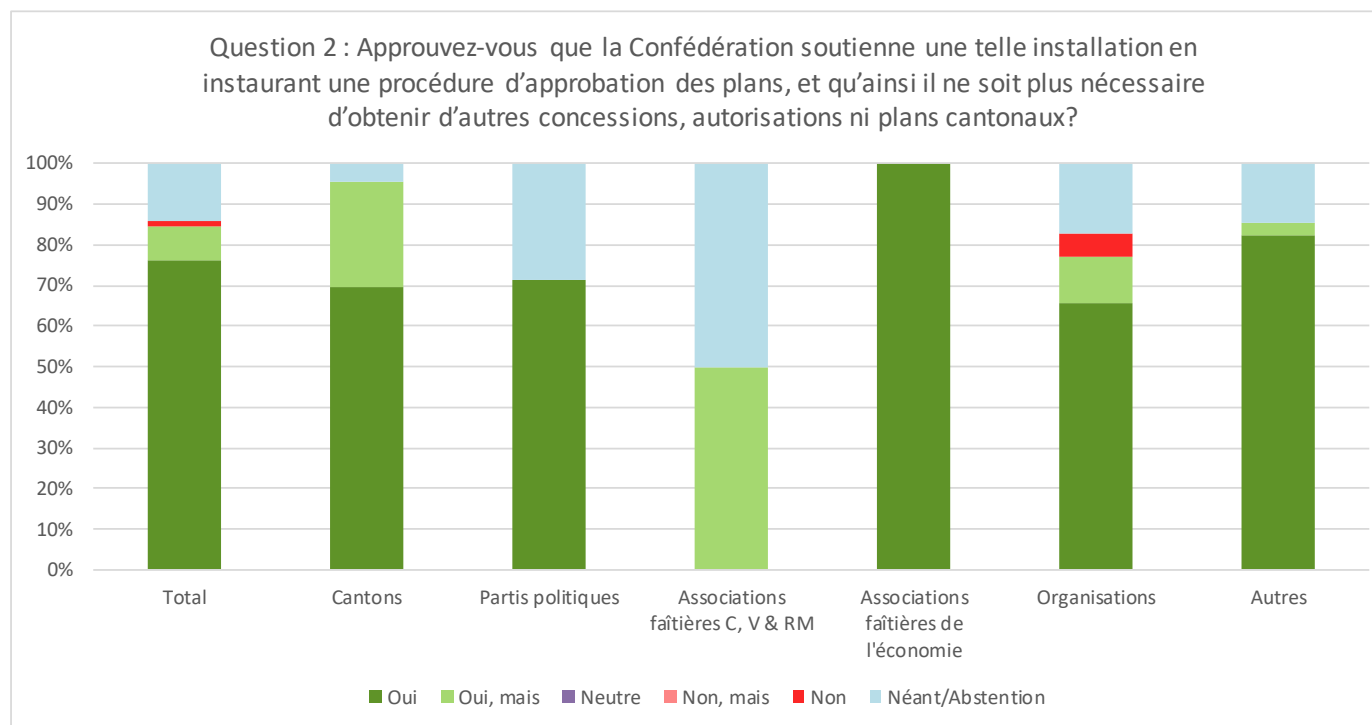
D'autre part, de larges secteurs de l'industrie du transport et de la logistique et d'autres voix (notamment USAM, UDC) soulignent que la Confédération doit premièrement créer des conditions favorables pour les investissements privés prévus et des procédures allégées et clairement définies afin de ne pas compromettre la réalisation du projet privé. Les mêmes voix et notamment les promoteurs du projet (CST, différents représentants des actionnaires) soulignent qu'un système de transport souterrain est en concurrence avec d'autres systèmes (rail, route) et que des exigences légales supplémentaires pourraient augmenter les coûts et ainsi compromettre la viabilité économique et la faisabilité du projet (cf. question 3). economiesuisse se félicite de la stimulation de la concurrence résultant d'un système de transport souterrain et s'oppose aux interventions qui la faussent ou la dirigent, ou à une tarification politique, visant par exemple à transférer le trafic de la route au système de transport souterrain.

Une **minorité** évalue le besoin d'un système de transport souterrain de marchandises de manière neutre (ASTAG) ou négative (entre autres quelques cantons, UTP et, parmi les autres organisations, en particulier, quelques bourgeoisies et communes), bien que nombre d'entre eux reconnaissent tout à fait les approches novatrices de la conception. Ces voix justifient principalement leur avis négatif par les infrastructures ferroviaires et routières existantes en Suisse, qui font actuellement l'objet d'un développement et d'une optimisation. Ces optimisations doivent se poursuivre dans le but d'une meilleure utilisation des capacités. De leur point de vue, (entre autres quelques cantons, UTP) il n'y a donc pas besoin d'un troisième système complémentaire ni d'une nouvelle loi fédérale sur le transport

souterrain de marchandises. Plusieurs voix mettent en doute que la conception CST produira l'effet escompté (transfert, délestage des infrastructures de surface et des agglomérations) et nient donc la nécessité d'un tel concept (par ex., SVI, Planzer SA). La bourgeoisie et la commune de Boningen, ZVWVU et la commune de Wolfwil doutent, sur la base des informations fournies, que la conception de CST soit la solution. Ils mettent l'accent sur la protection des eaux souterraines.

3.2 Procédure fédérale d'approbation des plans

Question 2: Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux?



Opinion générale

La très grande majorité des répondants est d'accord avec la procédure proposée. Une procédure d'autorisation unique et uniformisée au niveau fédéral est décrite comme un avantage, voire une condition préalable à l'autorisation et à la réalisation d'une infrastructure souterraine de transport intercantonale. Il existe

également un large consensus sur le fait que les cantons et les communes doivent être étroitement associés dès le début, en particulier lors de la planification du tracé et de la localisation des hubs.

	Oui	Oui, mais	Non	Néant / abstention
Cantons	BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, JU	ZH, GL, BS, NE, VD, GE		TI
Partis	PDC, PLR, Les Verts, Vert'libéraux, PS			PBD, UDC
Associations faitières C, V & RM		Association des communes suisses		Union des villes suisses
Associations faitières de l'économie	Economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse			
Organisations	DTAP, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), Chambre de commerce des deux Bâle, LITRA, CICDS, Coopérative Migros, Planzer Transport SA, La Poste Suisse SA, RailCare SA, SIA, SSE, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, Swiss Shippers Council, TCS, VAP, VSLF, ATE, WWF	Initiative des Alpes, SEV, SVI, AECA	transfair, UTP	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, APF, Pro Natura, COMCO
Autres	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG Air-Cargo, PiniSwiss, Straub SA (Groupe Pini Swiss Engineers), Groupe Pini KBM, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transport SA, Emch Aufzüge, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Chambre de commerce de Zurich, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, CS, Banque cantonale BL, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA, Cargo Tube, MS Direct SA, USIC, Panalpina, Schwendimann SA, ASVAD, Swisscleantech, Matthias Gmünder, Banque Cantonale ZH, CHGEOL, CST, ecos	CSSP, GPG, Commune d'Oensingen		Cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Ville de Berne, Monitron, UMS, assurance immobilière Bâle-Campagne, Ville de Gossau, Bourgeoisie de de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, Commune de Wolfwil, SSIGE, Commune de Niederbuchsiten

En détail

Une **très large majorité** est d'accord avec les procédures prévues dans le projet de loi, qui s'appuie sur la réglementation en vigueur dans le secteur ferroviaire. C'est pourquoi une procédure d'approbation des plans uniformisée est envisagée au niveau fédéral pour les installations qui sont destinées entièrement ou principalement au transport souterrain de marchandises. Le principe connexe selon lequel aucune autre autorisation, concession ou plan cantonal ne devrait être nécessaire pour un système de transport souterrain de marchandises suscite le même assentiment général. Cette opinion est partagée par **presque tous les cantons, la DTAP, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne et celles de l'économie, ainsi que par les autres organisations (y compris le secteur des transports et de la logistique).**

La plupart des avis se fondent principalement sur le fait qu'une PAP unique et uniformisée au niveau fédéral est obligatoire pour l'autorisation d'une infrastructure souterraine intercantonale, afin de créer une sécurité juridique et de planification ainsi que des conditions égales dans toute la Suisse, par exemple en matière de sécurité ou d'environnement. Il est également souligné que les autorisations cantonales pourraient prolonger les procédures et, dans certains cas, compromettre la viabilité d'un tel projet.

De nombreux auteurs d'avis favorables retiennent que la participation des cantons par le biais de la procédure d'approbation des plans et du plan sectoriel est en principe assurée. Selon eux, la coordination avec l'aménagement du territoire cantonal doit se faire à un stade précoce et de manière intensive, et surtout être prise en compte lors de la planification des tracés et de l'emplacement des hubs. **L'Union des villes suisses** exige que non seulement les cantons, mais aussi les villes et les communes soient inclus dans cette coordination.

De son côté, l'**association des communes suisses** exige que l'exploitant de l'infrastructure ne soit pas seulement invité (sans obligation) à entretenir des relations de coopération avec les communes et les propriétaires fonciers pendant la phase de planification, mais qu'il doive obligatoirement le faire. De nombreux cantons (entre autres AG et SO, directement concernés) et la DTAP exigent expressément – compte tenu notamment du rôle de premier plan de la Confédération dans les procédures d'autorisation – que le Conseil fédéral s'engage clairement en faveur d'un système de transport souterrain de marchandises si les cantons veulent continuer à s'y engager et à appliquer la loi fédérale correspondante.

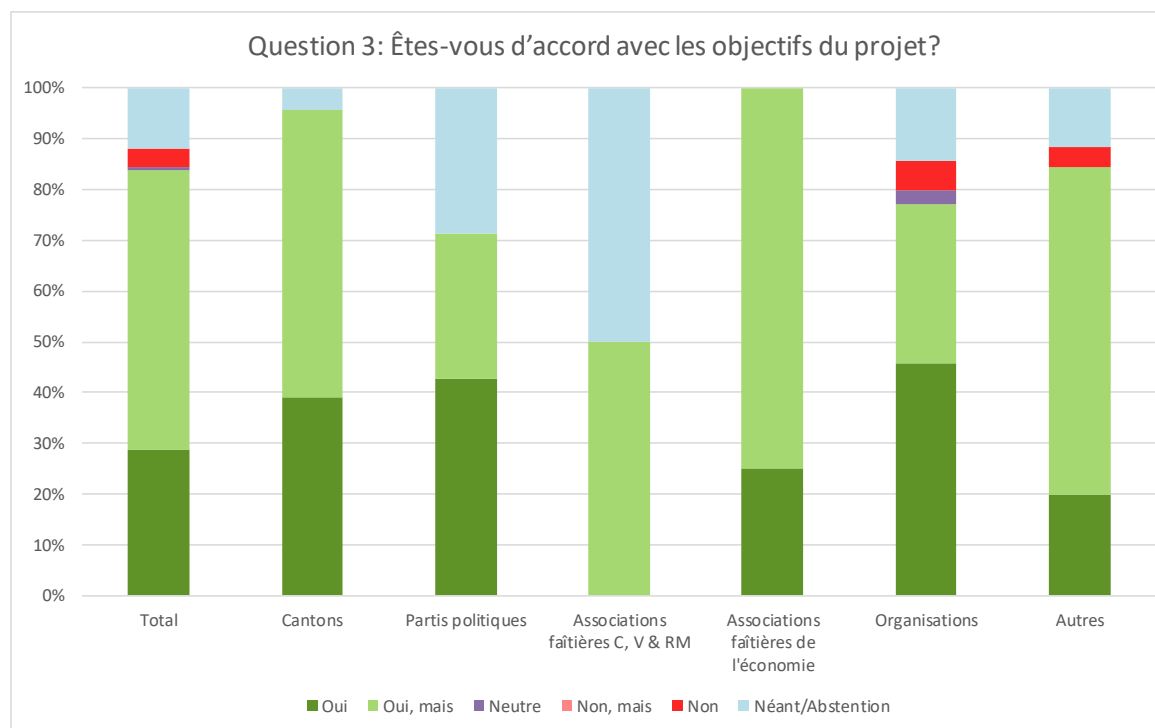
Dans le domaine de la protection contre l'incendie des installations et des bâtiments autorisés dans le cadre de la PAP, il ne devrait pas y avoir de transfert de compétences des cantons à la Confédération, puisque les cantons sont également responsables des services d'intervention (pompiers, police, services de secours, etc.). Cela signifie que les autorités cantonales ou communales doivent pouvoir continuer à ordonner les mesures de protection nécessaires (entre autres plusieurs cantons, CSSP, AECA).

Diverses prises de position appellent à des compléments et précisions supplémentaires de la loi, entre autres au sujet de certains termes, des instruments de la procédure et des responsabilités de la Confédération et des cantons en matière d'aménagement du territoire (voir aussi les questions suivantes).

La **petite minorité**, qui rejette la solution proposée le justifie par son rejet fondamental de la conception et d'une nouvelle loi fédérale. À leur avis, il n'est donc pas nécessaire d'établir des procédures (UTP et transfair).

3.3 Objectifs du projet

Question 3: Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1)?



Opinion générale

En principe, les objectifs concernant le cadre juridique et les procédures de planification et d'autorisation sont approuvés par la majorité. Les bases de planification sont donc définies dans le plan sectoriel (niveau fédéral) et dans les plans directeurs des cantons (en particulier le tracé détaillé et l'emplacement des hubs). Les installations sont autorisées par le biais de la procédure d'approbation des plans au niveau fédéral. Deux cantons directement concernés (SA, SO) exigent que la planification et l'autorisation soient concentrées exclusivement au niveau fédéral, avec l'implication usuelle des cantons. Les secteurs du transport, de la logistique et du chargement demandent que les infrastructures privées telles que le CST soient traitées par la loi dans la procédure compte tenu non seulement des intérêts publics et mais aussi des intérêts entrepreneuriaux. Le principe selon lequel le secteur public ne doit pas participer au financement du système de

transport souterrain est largement accepté. Toutefois, différents milieux réclament une position un peu plus ouverte, compte tenu notamment de difficultés économiques éventuelles de l'exploitant et de la poursuite de l'exploitation de l'infrastructure dans un tel cas. En outre, le rôle des entreprises d'État ou para-étatiques qui participent au CST doit être clarifié.

	Oui	Oui, mais	Neutre	Non	Néant / abstention
Cantons	LU, SZ, NW, BS, BL, SG, GR, TG, JU	ZH, BE, GL, ZG, FR, SO, SH, AR, AI, AG, NE, VD, GE, BE			TI
Partis	PDC, PLR, UDC	Vert'libéraux, PS			PBD, Les Verts
Associations faîtières C, V & RM		Association des communes suisses			Union des villes suisses
Associations faîtières de l'économie	USAM	Economiesuisse, USS, Travail.Suisse			
Organisations	Initiative des Alpes, Coop Suisse (Bâle), Chambre de commerce des deux Bâle, LITRA, Planzer Transport SA, RailCare SA, SIA, SVI, SSE, FRS, TCS, transfair, UTP, VSLF, AECA, COMCO	DTAP, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, CICDS, Coopérative Migros, La Poste Suisse SA, Swiss Shippers Council, VAP, ATE, WWF	ASTAG	SEV, Secrétariat SEV Romand	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, APF, Pro Natura
Autres	Bourgeoisie de Wolfwil, AF-Consulting Switzerland SA, KEP+Mail, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transport SA, Emch Aufzüge, Centre Patronal, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, Banque cantonale BS, ASVAD, Ville de Gossau, GPG, Matthias Gmünder, Banque cantonale ZH	Beda Steiner SA, Swisscom, Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH		Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, Commune de Wolfwil	Cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Ville de Berne, Monitron, UMS, CSSP, assurance immobilière BL, SSIGE, commune de Niederbuchsiten, CHGEOL

		Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, constructionromande, Umweltfreisinnige St.Gallen, Chambre de commerce de Zurich, CS, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA, Cargo Tube, MS Direct SA, USIC, Panalpina, Schwendimann SA, Swisscleantech, Fondation suisse pour l'énergie, Pöyry, AF Toscano, Commune d'Oensingen, BKW, Infra Suisse, CST, ecos			
--	--	---	--	--	--

En détail

Lors de l'examen des objectifs, il convient d'établir une distinction entre le cadre juridique, la procédure d'approbation des plans et le plan sectoriel, d'une part, et le financement (pas de fonds de la Confédération), d'autre part. Les déclarations sur d'éventuelles garanties financières pour le démantèlement de l'infrastructure, qui peuvent être exigées de la part de l'exploitant (cf. art. 25 du projet de loi), sont traitées à la question 4d.

Cadre juridique, procédure d'approbation des plans, plan sectoriel:

Une **nette majorité de** toutes les prises de position approuve en principe les objectifs du projet en ce qui concerne le cadre juridique et les procédures prévues. La majorité des cantons et la DTAP estiment qu'il est juste d'établir la base de planification au niveau approprié avec le plan sectoriel au niveau fédéral et les plans directeurs au niveau cantonal, avec l'approbation ultérieure des installations par la Confédération dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. En revanche, les deux cantons de Soleure et d'Argovie souhaitent confier à la seule Confédération la responsabilité de déterminer l'emplacement des hubs et le tracé, et de les coordonner; ils rejettent la cascade de procédures qui résulterait des domaines de compétence actuels. Selon eux, un projet national doit être planifié à tous les niveaux et finalement approuvé par la Confédération. Les cantons devraient toutefois être associés à ces procédures (PAP, plan sectoriel). Reste à savoir si d'autres conditions contraignantes (par ex. en matière d'énergie ou d'environnement) doivent être imposées dans le cadre de la PAP: la question est controversée (voir question 1).

De larges secteurs de l'industrie du transport et de la logistique cautionnent également en principe la conception prévue avec la PAP et les plans sectoriels. Ils notent que pour garantir l'investissement privé, un degré élevé de sécurité juridique et de planification ainsi que des procédures allégées sont nécessaires. Ces milieux et d'autres voix (par ex. SSE, constructionsuisse, Chambre de commerce de Zurich) affirment en outre qu'un système de transport privé et exposé à la concurrence ne peut être comparé en tous points à une infrastructure publique ferroviaire ou routière. Ils appellent donc à des adaptations au niveau législatif afin que les intérêts de l'entreprise puissent être dûment pris en compte en plus de l'intérêt public (par ex., dans le cadre de la PAP lors du choix de l'emplacement des hubs). Plusieurs répondants plaident en faveur de l'insertion dans la loi d'un article sur les «Principes et objectifs de la loi» (analogue à l'art. 2, al. 2, LTM),

qui énoncerait des principes importants, tels que des conditions-cadres favorables à une interaction efficace entre le rail et la route dans la logistique urbaine, la garantie de la rentabilité du projet global, etc. (entre autres economiesuisse, Cargo Forum Schweiz/VAP, La Poste Suisse).

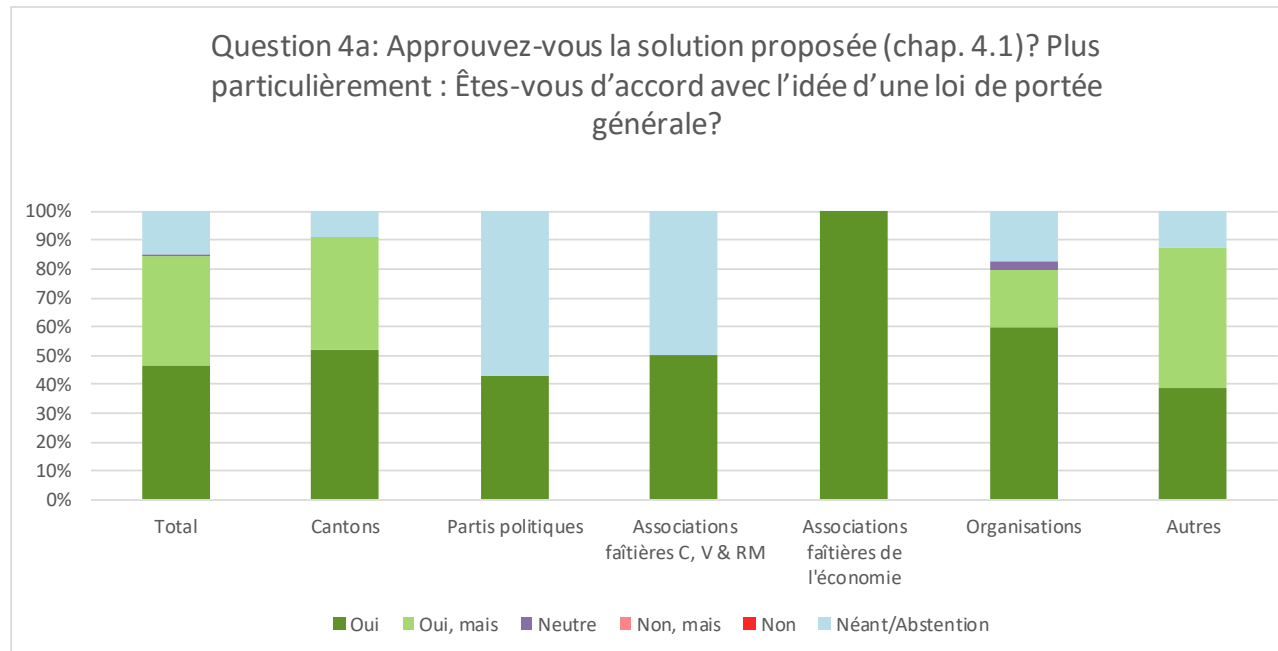
Financement:

Une **nette majorité des** propositions est d'accord avec le principe selon lequel la Confédération ou les cantons et les communes ne participent pas au financement du projet. Cela signifie que l'infrastructure doit être financée par le secteur privé, puis exploitée par celui-ci; la Confédération et les cantons jouent le rôle d'autorités d'approbation. Ce point de vue correspond explicitement à de larges pans du secteur du transport et de la logistique, à l'identité de CST et au parrainage privé du projet. Dans plusieurs déclarations, le rôle des entreprises publiques ou para-étatiques (CFF Cargo, La Poste Suisse, par exemple), qui font partie des promoteurs de CST doit cependant être clarifié (par ex. Vert'libéraux, economiesuisse, Cargo Forum Schweiz/VAP). En tant que promoteurs de CST, ils peuvent cofinancer des investissements, mais sont également tenus de le faire en cas de difficultés économiques de l'entreprise. De ce point de vue, cela peut générer des risques économiques indirects pour les pouvoirs publics.

Diverses contributions considèrent que la renonciation catégorique au cofinancement par le secteur public est trop rigoureuse ou prématurée, d'une part en vue d'une éventuelle faillite ou de difficultés économiques et des questions de poursuite de l'exploitation ou de démantèlement de l'infrastructure (entre autres Les Verts, PS, SEV, plusieurs organisations environnementales, voir question 4d) et, d'autre part, en vue également des questions fondamentales. Ainsi, l'Association des communes suisses souligne, par exemple, que, bien que l'infrastructure privée du CST comporte des risques économiques, elle pourrait un jour devenir un mode de transport d'importance systémique; en cas de difficultés économiques, les communes ne doivent pas devenir les «financeurs résiduels» du système en définitive. Par conséquent, de l'avis de l'Association des communes suisses, un faible niveau de participation de tous les niveaux fédéraux devrait être prévu. Les vert' libéraux demandent également des éclaircissements sur la position du Conseil fédéral. Selon eux, par exemple, il n'est peut-être pas optimal du point de vue macroéconomique que les infrastructures en surface des chemins de fer et des routes soient financées en principe par les pouvoirs publics, mais que les infrastructures souterraines soient financées par le secteur privé.

3.4 Solution proposée

Question 4a: Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale?



Opinion générale

Une large majorité est en faveur d'une loi fédérale générale au lieu d'une loi spéciale pour le CST. L'intention de permettre la concurrence entre différents exploitants, mais d'éviter la construction d'infrastructures souterraines parallèles, est largement acceptée. Il en va de même, en principe, de l'interdiction prévue de discrimination, même si les positions divergent encore dans son interprétation, car un regroupement serait le bienvenu en ce qui concerne la réduction du trafic. De nombreux cantons et la DTAP demandent que l'instrument de la concession d'infrastructure soit réexaminé. De larges secteurs de l'industrie du transport et de la logistique (y c. CST) s'y opposent expressément et exigent des procédures simples et allégées.

	Oui	Oui, mais	Neutre	Non	Néant / abstention
Cantons	ZH, LU, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, SG, TG, NE, GE	BE, ZG, SO, SH, AR, AI, AG, JU, VD			GR, TI
Partis	PDC, Vert'libéraux, PS				PBD, PLR, Les Verts, UDC
Associations faîtières C, V & RM	Association des communes suisses				Union des villes suisses
Associations faîtières de l'économie	Economiesuisse, USAM, USS, Travail. Suisse				
Organisations	Initiative des Alpes, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, SEV, Chambre de commerce des deux Bâle, Coopérative Migros, Planzer Transport SA, La Poste Suisse SA, SIA, SSE, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, transfair, UTP, VAP, AECA, ATE, COMCO, WWF	DTAP, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), CICDS, RailCare SA, SVI, Swiss Shippers Council	VSLF	APF	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, LITRA, Pro Natura
Autres	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transporte SA, Emch Aufzüge, constructionromande, Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, Chambre de commerce de Zurich, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, Banque cantonale BL, construction-suisse, Panalpina, Schwendimann SA, ASVAD, CSSP, Swissscleantech, Fondation suisse de l'énergie, Pöyry, AF Toscano, GPG, Commune d'Oensingen, BKW, Infra Suisse, Matthias Gmünder, Banque Cantonale ZH, CST, ecos	Cargologic SA, Rhenus Logistik SA, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H+ Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, Credit Suisse, Cargo Tube, MS Direct SA, USIC, Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, commune de Wolfwil			Cemsuisse, CSD-Holding SA, PUE, Ville de Berne, Monitron, aéroport de Zurich SA, UMS, assurance immobilière BL, Ville de Gossau, SSIGE, Commune de Niederbuchsiten, CHGEOL

En détail

Selon le projet mis en consultation, une loi de portée générale (et non une «loi CST») est prévue pour le transport souterrain de marchandises. Cette loi fédérale générale, associée à l'interdiction de discriminer qu'elle contient et à la procédure prévue dans le plan sectoriel, vise à empêcher la construction de plusieurs systèmes *parallèles* de transport souterrain de marchandises. Dans le même temps, il devrait toutefois être possible de planifier, de construire et d'exploiter des parties du réseau planifié par différents exploitants. Dans ce cas, les installations doivent être techniquement compatibles; selon l'art. 9 du projet de loi, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions à cet effet.

Une **nette majorité** des répondants approuve en principe l'idée d'une loi fédérale de portée générale. Cela vaut pour les prises de position des cantons, des partis politiques, des associations faîtières des villes, des communes et des régions de montagne, des milieux économiques et d'autres organisations. Selon cette majorité, un acte normatif général est plus souple et plus ouvert sur l'avenir, permet une vision globale et un engagement de plusieurs exploitants tout en assurant la compatibilité technique des systèmes. Quelques prises de position appellent à élargir le champ d'application de la loi, car elle ne devrait pas être ouverte uniquement aux marchandises non palettisables selon la conception CST, mais aussi à d'autres transports ou à d'autres types de marchandises. Dans ce cas, des infrastructures parallèles devraient également être possibles (usic, Cargo Forum Schweiz/VAP).

L'interdiction de discriminer proposée dans le projet de loi (art. 4) est également approuvée en principe par une **majorité**, car elle est une condition préalable à la concurrence. Toutefois, de nombreux commentaires montrent que cette interdiction et d'autres concepts-clés de la loi font l'objet de différentes interprétations ou sont perçus comme peu clairs dans ce contexte. Un certain nombre de remarques et d'exigences y sont associées.

Le canton de Zurich, par exemple, demande une définition plus précise de la conception et de la mise en œuvre de l'interdiction de discriminer. Pour le PS, l'accès non discriminatoire est d'une grande importance; les systèmes techniques devraient être (obligatoirement) compatibles afin que l'accès non discriminatoire à ces systèmes soit effectivement possible. De nombreuses déclarations (par ex. majorité des cantons, DTAP, association des communes) approuvent en principe l'interdiction de discriminer, mais la jugent d'un œil critique ou la rejettent si elle doit également s'appliquer à l'accès aux hubs. Selon eux, cela pourrait torpiller le regroupement souhaité du trafic d'accès, qui est une condition préalable à la réduction de la congestion du trafic et à la réalisation d'avantages écologiques. Cela conduit à exiger que l'existence d'une conception durable de distribution fine (logistique urbaine) comme condition préalable à l'octroi de l'approbation des plans soit fixée au niveau de la loi (par ex. de nombreux cantons, DTAP, Union des villes suisses, SVI). La Confédération doit préciser si cette exigence peut être satisfaite dans le cadre de la loi proposée ou si une autre base juridique est nécessaire (par ex. de nombreux cantons, DTAP). De larges milieux du secteur des transports et de la logistique ainsi que CST elle-même approuvent également le principe d'interdiction de discriminer. En même temps, elles expliquent leur interprétation et soulignent que la conception CST est un système intégré (infrastructure et exploitation) et que les autres exploitants ne peuvent pas circuler eux-mêmes avec leurs propres véhicules et des marchandises de tiers dans le tunnel et sur l'infrastructure CST. Selon eux, le principe de non-discrimination ne peut donc pas signifier que différents fournisseurs ont un accès direct à l'infrastructure CST avec leurs véhicules; en revanche, les clients devraient avoir libre accès, dans des conditions égales (non discriminatoires), aux services de transport de CST d'un point à un autre.

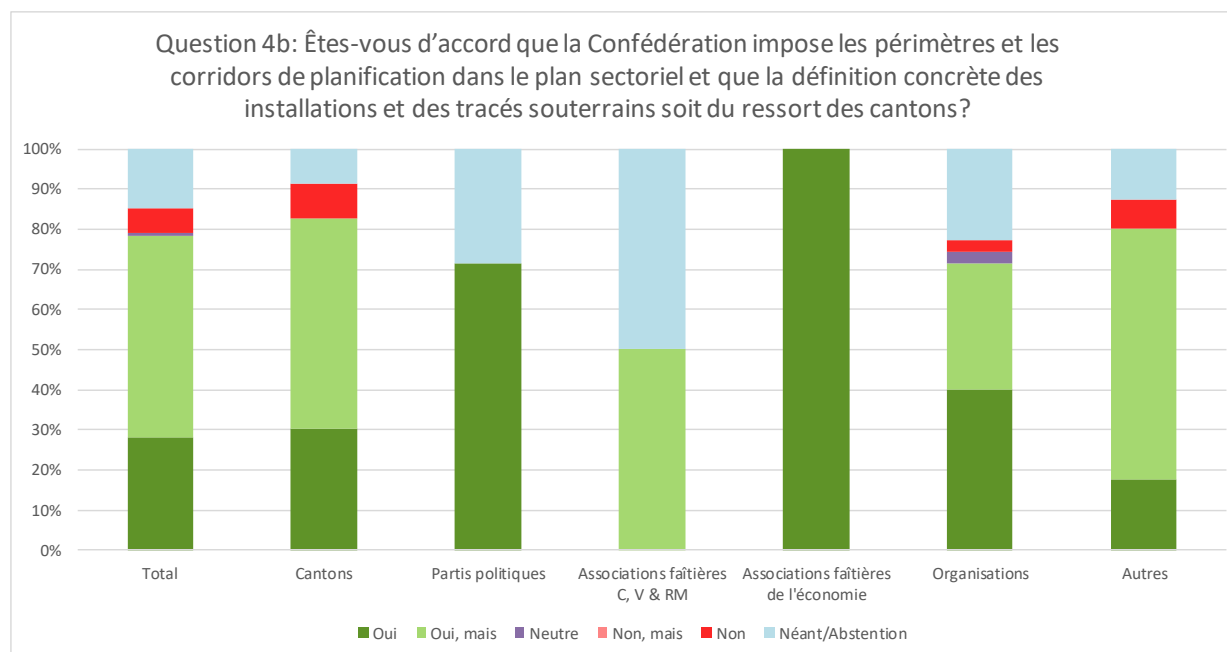
Un certain nombre d'observations soulignent des ambiguïtés quant à la signification exacte de la notion de compatibilité technique à garantir et jusqu'où celle-ci doit aller. Ils appellent donc à une définition plus précise du terme (plusieurs cantons, DTAP, SVI, UBCS). De larges secteurs de l'industrie du transport et de la

logistique (y c. CST elle-même) considèrent qu'il est important que la non-discrimination et l'interopérabilité des installations soient inscrites dans la loi afin qu'aucun système parallèle ne soit créé. Ils supposent que CST sera la première entreprise à mettre en place un système logistique entièrement intégré. Ils estiment donc nécessaire de veiller à ce que les acteurs qui entrent sur le marché à un stade ultérieur adoptent les normes techniques du premier fournisseur. La prise de position d'economiesuisse représente un autre point de vue: la loi proposée devrait contenir un maximum d'ouverture et de flexibilité. D'après economiesuisse, la compatibilité des systèmes de transport résulte du marché et constitue un intérêt central des exploitants et des utilisateurs. Il n'est donc pas nécessaire d'exiger et de réglementer la compatibilité dans la loi; de ce point de vue, il n'est pas souhaitable que CST soit investi de la maîtrise du système pour tous les systèmes de transport souterrain qui pourraient être créés à l'avenir.

Il existe également différentes positions sur l'instrument de concession d'infrastructure. Alors que le Conseil fédéral indique dans le projet de consultation qu'il n'existe pas de base juridique pour une concession d'infrastructure et que l'instrument est également perçu comme inutile et rejeté dans le secteur des transports et de la logistique (entre autres par CST elle-même), la majorité des cantons et la DTAP exigent que l'instrument de la concession d'infrastructure soit examiné par analogie à l'art. 5 LCdF. Cet instrument, selon leur argumentation, peut réglementer simplement l'accès non discriminatoire et d'autres éléments-clés (par ex. également la question du démantèlement).

L'APF **n'est pas d'accord** avec une loi de portée générale. Bien qu'elle appuie la proposition et la conception CST, mais déplore qu'elle ne tienne pas compte des intérêts des propriétaires immobiliers. Ceux-ci sont affectés à des degrés divers selon le système technique de l'installation souterraine (en particulier la profondeur du tunnel). L'APF préfère donc une loi spécifique CST.

Question 4b: Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons?



Opinion générale

La conception proposée, selon laquelle la Confédération définit les zones de planification dans le plan sectoriel et les cantons définissent sur cette base le tracé concret et les emplacements des installations dans leurs plans directeurs, est largement acceptée. Toutefois, de nombreuses précisions sont nécessaires dans la loi, en particulier le strict respect de la conformité à la hiérarchie législative et l'évitement des redondances entre les instruments. De nombreux auteurs de prises de position déclarent ne pas pouvoir déterminer avec certitude si les procédures doivent être menées parallèlement ou par étapes, mais font état d'une nette préférence pour les procédures parallèles. Les cantons et la DTAP exigent que la Confédération (OFT) coordonne la planification cantonale dans les plans directeurs en termes de calendrier et de contenu. Une minorité exige que la planification et les approbations se fassent exclusivement au niveau fédéral, puisque CST est une future infrastructure nationale.

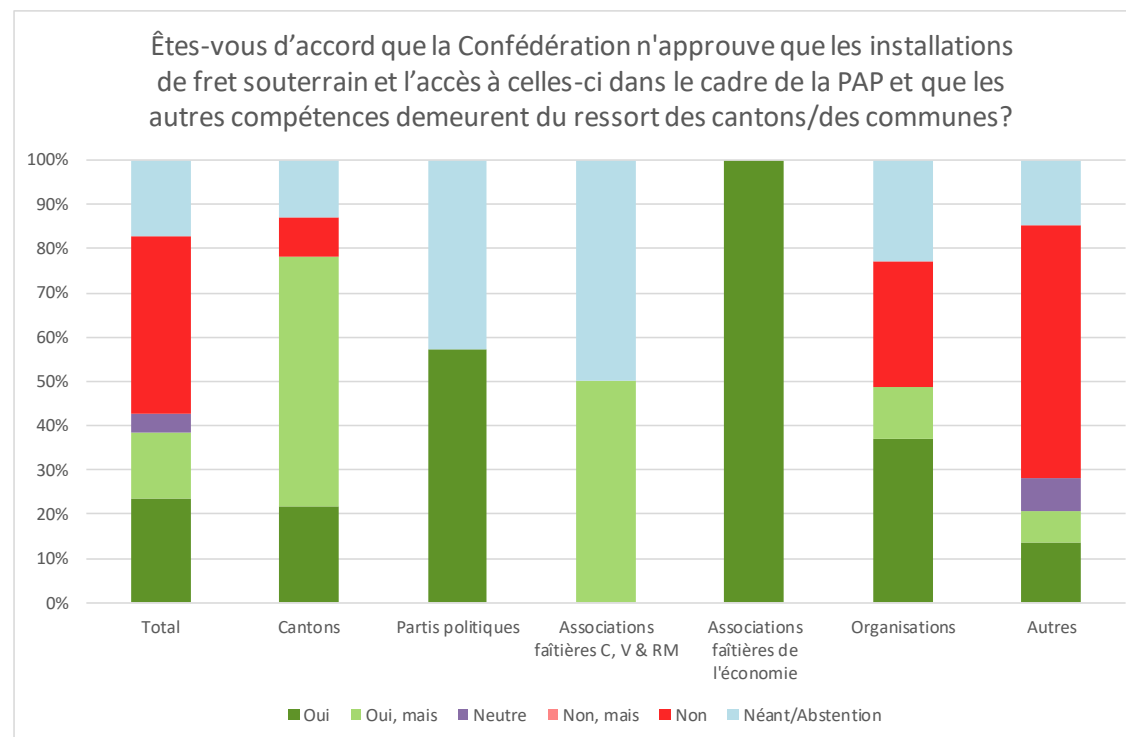
	Oui	Oui, mais	Neutre	Non	Néant / abstention
Cantons	ZH, LU, SZ, NW, NE, JU, GE,	BE, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD		SO, TI	GL, GR
Partis	PDC, Les Verts, Vert'libéraux, PS, UDC				PBD, PLR
Associations faîtières C, V & RM		Association des communes suisses			Union des villes suisses
Associations faîtières de l'économie	Economiesuisse, USAM, USS, USS, Travail.Suisse				
Organisations	Initiative des Alpes, Coop Suisse (Bâle), SEV, Rail-Care SA, SIA, SVI, SSE, Secrétariat SEV Romand, TCS, transfair, UTP, VSLF, ATE, WWF	DTAP, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, Chambre de commerce des deux Bâle, CICDS, Coopérative Migros, La Poste Suisse SA, FRS, Swiss Shippers Council, VAP	ASTAG	Planzer Transport SA	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, APF, LI-TRA, Pro Natura, AECA, COMCO
Autres	Umweltfreisinnige SG, Centre Patronal, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, Banque cantonale BL, USIC, Fondation suisse de l'énergie, Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, Commune de Wolfwil, GPG, Commune d'Oensingen, Infra Suisse, Banque cantonale ZH	Beda Steiner SA, Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transporte SA, Emch Aufzüge, constructionromande, Chambre de commerce de Zurich, CS, Cargo Tube, MS Direct SA, Pannalpina, Schwendimann SA, ASVAD, Swissscleantech, Pöyry, AF Toscano, BKW, Matthias Gmünder, CST, ecos		Bourgeoisie de Wolfwil, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, KEP+Mail, IG AirCargo, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA	cemsuisse, CSD Holding SA, PUE, Ville de Berne, Monitron, UMS, CSSP, assurance immobilière BL, Ville de Gossau, SSIGE, commune de Niederbuch-siten, CHGEOL

En détail

La **majorité** des réactions des cantons, des associations faîtières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres organisations sont d'accord en principe sur la conception proposée. Selon celle-ci, la Confédération définit des domaines de planification dans la procédure du plan sectoriel et les cantons précisent les installations et le tracé souterrain concret dans leurs plans directeurs. Il existe un large consensus sur le fait que les cantons doivent être associés à la planification à un stade précoce, en particulier en ce qui concerne la distribution fine (logistique urbaine) et l'emplacement des hubs. De nombreuses prises de position indiquent que l'interaction entre les procédures de la Confédération et celles des cantons doit encore être précisée, que la conformité à la hiérarchie législative doit être strictement garantie et que les redondances entre instruments doivent être évitées; les procédures parallèles (plans sectoriels) ont clairement la priorité sur les procédures échelonnées, considérées comme plus coûteuses et moins efficaces (par ex. nombreux cantons, DTAP, Association des communes suisses, USAM, secteurs des transports et de la logistique dont CST, Forum Cargo Schweiz/VAP, TCS). Une **minorité** rejette la division en procédures fédérales et cantonales et favorise une procédure exclusivement au niveau fédéral (par ex. SO, AG, Planzer SA, Chambre de commerce de Zurich). Entre ces deux positions de principe, tous réclament des précisions et des adaptations dans la loi, qui tendent à donner à la Confédération un rôle plus important.

De larges secteurs de l'industrie du transport et de la logistique apprécieraient que le plan sectoriel de la Confédération définisse autant que possible les installations et le tracé souterrain. D'après ces propositions, cela contribue à une plus grande sécurité de planification, à des procédures plus rapides et à moins d'efforts de la part des cantons. Les mêmes milieux préfèrent généralement des procédures parallèles entre le plan sectoriel fédéral et les plans directeurs cantonaux et, dans l'optique de l'art. 6 du projet de loi, ils demandent que les indications nécessaires dans les plans directeurs cantonaux soient établies au plus tard un an après les indications territoriales du plan sectoriel fédéral, après quoi la Confédération établit les indications dans le plan sectoriel fédéral. La DTAP et plusieurs cantons déclarent que cette mesure ne doit être appliquée qu'en cas d'urgence. Dans un tel cas, cependant, la Confédération ne devrait pas seulement fixer le tracé, mais aussi l'emplacement de toutes les installations en surface (en particulier les hubs) (entre autres plusieurs cantons, la DTAP, les secteurs de l'industrie du transport et de la logistique, y c. CST). En outre, de nombreux commentaires demandent que les plans directeurs cantonaux soient élaborés de manière coordonnée, tant sur le plan du contenu que sur le plan du calendrier, afin de créer un système cohérent et harmonisé. Cette fonction de coordination doit être inscrite dans la loi et confiée à l'Office fédéral des transports (OFT) (par ex. de nombreux cantons, DTAP, Cargo Forum Schweiz/VAP, La Poste Suisse).

Question 4c: Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons/des communes?



Opinion générale

La conception de répartition des compétences proposée (Confédération: installations de transport souterrain de marchandises, cantons et communes: compétences restantes, en particulier la desserte) est soutenue par environ la moitié des répondants. L'implication précoce et étroite des cantons et des communes dans la planification est plébiscitée. Toutefois, le projet de loi du Conseil fédéral est interprété différemment et certaines ambiguïtés qu'il convient de clarifier ont été soulevées. L'autre moitié des répondants demande d'étendre la responsabilité de la Confédération à l'approbation du raccordement des hubs aux réseaux de transport locaux existants afin qu'un système fonctionnel puisse être créé dans tous les cas. Des adaptations et des compléments sont nécessaires en ce qui

concerne les questions relatives aux décharges (la responsabilité incombe aux exploitants et non aux cantons), à la protection contre l'incendie, aux assurances obligatoires (bâtiments) et aux services d'intervention; dans ces domaines, les compétences cantonales doivent être maintenues.

	Oui	Oui, mais	Neutre	Non	Néant / abstention
Cantons	ZH, NW, SO, NE, GE,	BE, LU, SZ, ZG, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, JU		GL, VD	FR, GR, TI
Partis	PDC, Les Verts, Vert'libéraux, PS				PBD, PLR, UDC,
Associations faîtières C, V & RM		Association des communes suisses			Union des villes suisses
Associations faîtières de l'économie	Economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse				
Organisations	Initiative des Alpes, SEV, La Poste Suisse SA, SIA, SSE, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, transfair, UTP, VSLF, ATE, WWF	DTAP, Cargo Forum Schweiz, SVI, VAP		Cargo24 SA, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), CICDS, Association coopérative Migros, Planzer Transport SA, RailCare SA, ASTAG, Swiss Shippers Council, AECA	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, Chambre de Commerce des deux Bâle, APF, LITRA, Pro Natura, COMCO
Autres	Constructionromande, Umweltfreisinnige SG, STS, Banque cantonale	Chambre de commerce de Zurich, Banque cantonale	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-	Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers),	KEP+Mail, IG AirCargo, cemsuisse,

	BL, constructionsuisse, USIC, ASVAD, Fondation suisse de l'énergie, Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, Commune de Wolfwil, Infra Suisse	NW, UBCS, Banque cantonale OW, GPG, commune d'Oensingen, Matthias Gmünder	Consulting Switzerland SA, Swisscom, Swissscleantech, Pöyry, AF Toscana	Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark AG, Kunst und Kultur Bernapark SA, WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transporte SA, Emch Aufzüge, CS, aéroport de Zurich SA, Cargo Tube, MS Direct SA, Panalpina, Schwendimann SA, CSSP, BKW, Banque Cantonale ZH, CST, ecos	CSD Holding SA, PUE, Centre Patronal, Ville de Berne, Monitor, UMS, assurance immobilière BL, Ville de Gossau, SSIGE, Commune de Niederbuchsiten, CHGEOL
--	---	---	---	--	--

En détail

Un **grand groupe** de répondants (comprenant la majorité des cantons, des partis politiques et des associations) part du principe qu'une répartition des tâches entre la Confédération et les cantons doit être effectuée. L'idée de base selon laquelle la Confédération doit autoriser les installations utilisées entièrement ou principalement pour le transport souterrain de marchandises, mais que les cantons sont responsables du développement du trafic local, est reconnue et approuvée, car la conception du développement du trafic local et régional incombe traditionnellement aux cantons et aux communes, et celle des routes nationales à la Confédération. De l'avis général, il est important d'impliquer les cantons, mais aussi les villes, les communes et la population à un stade précoce. Certains soulignent également que les exploitants de transports locaux par camion et par chemin de fer doivent également être consultés (entre autres la Chambre de commerce des deux Bâle). Plusieurs voix insistent pour que les compétences des cantons et des communes ne soient pas davantage restreintes (par ex. certains cantons, Routesuisse, SSE).

Un **groupe tout aussi important** de commentateurs (milieux de l'industrie du transport et de la logistique, y c. CST) peut comprendre que la Confédération ait besoin d'une délimitation étroite de la PAP. De leur point de vue, il est toutefois crucial qu'un système fonctionnel puisse effectivement être approuvé dans le cadre de la PAP fédérale. C'est la raison pour laquelle les raccordements aux installations de transport actuelles directement adjacentes aux hubs doivent également être approuvés par ladite PAP. Dans le cas contraire, il serait concevable que les hubs autorisés par la Confédération ne puissent pas être exploités du tout faute d'autorisations cantonales ou communales pour leur desserte. D'autres observations vont dans le même sens, soulignant que la desserte et la distribution fine sont d'une importance capitale pour le fonctionnement de la conception et qu'elles doivent donc être approuvées à un niveau supérieur (par ex. ASTAG, Planzer SA, UBCS, Chambre de commerce de Zurich).

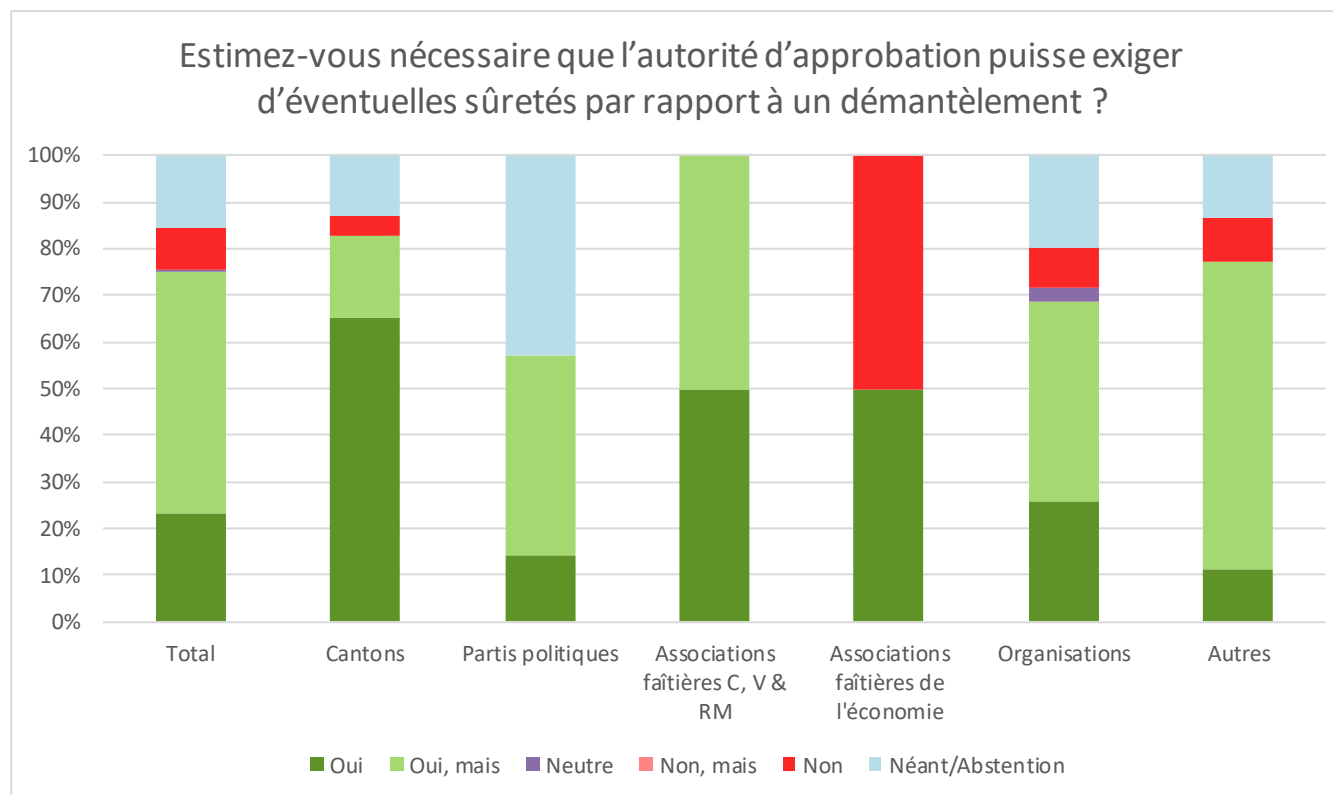
Les voix qui soutiennent en principe la division des tâches proposée émettent cependant des incertitudes et ont des interprétations différentes, dont les principales sont mentionnées ci-dessous. Plusieurs observations soulignent que le terme «installation» est généralement utilisé avec plusieurs sens dans le projet de loi et doit donc être clarifié (par ex. de nombreux cantons, DTAP, association des communes suisses). En outre, la DTAP estime nécessaire de préciser exactement ce qu'il faut entendre par l'expression «ne servant pas entièrement ou principalement au transport souterrain de marchandises»; en effet, selon le projet de loi, les cantons sont responsables de ces installations. De nombreux commentaires indiquent que les installations souterraines de transport de marchandises peuvent également comporter des éléments en surface tels qu'un rail de liaison entre un hub principal et un hub secondaire; ces éléments doivent également être subordonnés à la PAP (par ex. de nombreux cantons, DTAP, association des communes suisses, Cargo Forum Schweiz/VAP, La Poste, SVI). Plusieurs prises de position rejettent la réglementation des déblais et décharges de matériaux d'excavation contenue dans le projet de loi (par ex. la majorité des cantons, la DTAP, l'association des communes suisses). Selon le projet de loi, il est prévu, comme dans la loi sur les chemins de fer, que les cantons concernés doivent désigner des sites pour l'élimination des matériaux. S'il n'y a pas de sites approuvés par les cantons au moment de l'approbation des plans, la Confédération peut désigner des sites d'entrepôt provisoire et imposer des conditions; les cantons ont ensuite cinq ans pour désigner des sites (art. 22 du projet de loi). La majorité des cantons et la DTAP demandent que la loi soit modifiée pour y inclure une disposition selon laquelle la responsabilité de l'élimination des déchets incombe à l'entreprise, qui doit s'adapter aux exigences cantonales applicables. Au début de la PAP, il est exigé que l'utilisation des sites d'enfouissement soit garantie par contrat et par le droit. Le canton de Lucerne estime que l'art. 22 du projet de loi peut être supprimé et que la question de l'élimination et des décharges peut être réglée sur la base de la loi sur la protection de l'environnement (LPE)² et de l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED)³.

De nombreuses autres déclarations concernent l'assurance obligatoire et les services d'intervention (par ex. plusieurs cantons, la CSSP, l'AECA). Conformément à la législation cantonale sur l'assurance bâtiment, les exploitants d'installations souterraines de transport de marchandises sont soumis aux prescriptions des cantons et des communes en matière d'assurance obligatoire. Les mêmes milieux se réfèrent à la responsabilité des cantons dans l'utilisation des services d'intervention. Ils demandent aux exploitants d'installations souterraines de transport de marchandises de participer aux coûts de mise à disposition des services d'intervention, de prendre leurs propres précautions pour faire face aux événements et de conclure des conventions avec les cantons sur la prestation de services et la prise en charge des coûts. Ces dispositions doivent être inscrites dans la loi.

² RS 814.01

³ RS 814.600

Question 4d: Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement?



Opinion générale

La majorité des instances interrogées considèrent que la construction et l'exploitation privées d'une infrastructure de transport souterrain comportent des risques. Ceux-ci ne devraient pas être supportés par les pouvoirs publics en cas de difficultés économiques ou de faillite des propriétaires ou des exploitants. Cependant, la solution proposée dans le projet de loi, à savoir le démantèlement des installations et une garantie financière à cet effet, est perçue par la majorité comme inappropriée et inefficace tant sur le plan économique qu'écologique. De nombreuses propositions alternatives sont avancées, qui se concentrent plutôt sur des solutions pour la poursuite de l'exploitation de l'installation ou sur une sauvegarde technique de l'installation désaffectée. Plusieurs commentaires considèrent

qu'une obligation de démantèlement serait entièrement erronée, superflue (hubs à des endroits attrayants), déraisonnable ou impossible (système de tunnel très long).

	Oui	Oui, mais	Neutre	Non	Néant / abstention
Cantons	BE, LU, SZ, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, NE, JU, VD, GE	ZH, ZG, SG, AG		TG	GL, GR, TI
Partis	PDC	Les Verts, Vert'libéraux, PS			PBD, PLR, UDC
Associations faitières C, V & RM	Union des villes suisses	Association des communes suisses			
Associations faitières de l'économie	USS, Travail.Suisse			Economiesuisse, USAM	
Organisations	SEV, ASVAD, Planzer Transport SA, SVI, Secrétariat SEV Romand, transfair, UTP, VSLF, ATE	Initiative des Alpes, DTAP, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), Chambre de commerce des deux Bâle, LITRA, Coopérative Migros, La Poste, RailCare, SIA, Swiss Shippers Council, VAP, WWF	ASTAG	SSE, FRS, TCS	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, APF, Pro Natura, AECA, COMCO
Autres	STS, CS, Cargo Tube, MS Direct SA, Bourgeoisie de Boningen, commune de Boningen, ZVWVU, commune de Wolfwil, SSIGE, GPG, commune d'Oensingen	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub SA (Groupe Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA, M. ImmoInvest AG Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetaï, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg		Umweltfreisinnige SG, Banque cantonale NW, UBBS, Banque cantonale OW, construction-suisse, aéroport de Zurich SA, USIC, Infra Suisse, Banque cantonale zurichoise	cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, PUE, Centre Patronal, Ville de Berne, Monitron, UMS, CSSP, assurance immobilière BL, Ville de Gossau, Commune de Niederbuchsiten, CHGEOL

		Transporte SA, Emch Aufzüge, Chambre de commerce de Zurich, Banque cantonale de BS, Panalpina, Schwendimann SA, Swiss Mail Order Association, Swissscleantech, Fondation suisse de l'énergie, Pöyry, AF Toscano, BKW, Matthias Gmünder, CST, ecos			
--	--	---	--	--	--

En détail

La **majorité** des prises de position considère que la construction et l'exploitation d'un système de transport souterrain comportent des risques financiers; si le propriétaire ou l'exploitant connaît des difficultés financières ou fait faillite, ils devraient être tenus responsables et la collectivité ne devrait pas en supporter les risques à son insu. Selon cette majorité, des mesures préventives doivent être prises à cet effet. Toutefois, celles que propose le projet de loi, à savoir l'obligation de démanteler les installations aux frais du propriétaire et les garanties que l'OFT peut exiger, sont jugées inadéquates dans la plupart des cas. C'est pourquoi de nombreuses propositions alternatives sont avancées (dont les principales sont présentées ci-dessous).

Une **minorité** des répondants refuse l'obligation et la garantie d'un démantèlement des installations, la juge superflue ou au moins souhaite plus d'ouverture ou de clarté. Par exemple, certains avis indiquent que les garanties d'un éventuel démantèlement augmentent inutilement le coût de construction du projet; si nécessaire, de telles garanties peuvent être exigées pendant la phase d'exploitation (SSE, Routesuisse). D'autres observations demandent que l'installation soit construite et exploitée de telle sorte qu'elle ne présente pas de risque pour la sécurité ou qu'elle puisse être utilisée à d'autres fins; si le démantèlement est prévu, la PAP doit déjà en définir les critères (Constructionsuisse, infra, usic). D'autres observations rejettent les dispositions proposées ou les jugent superflues (par ex. economiesuisse, Umweltfreisinnige Saint-Gall). Des hubs seront donc créés principalement sur des sites industriels très attrayants, de sorte que le marché ait intérêt à un démantèlement. Selon ce point de vue, les plaques tournantes d'une entreprise privée ne devraient pas être traitées différemment des autres bâtiments industriels (aucune obligation de démontage). L'USAM rejette également l'obligation générale de démanteler; tout démontage de bâtiments en surface doit être proportionné et décidé au cas par cas. Selon l'USAM, la démolition d'un tunnel souterrain n'a aucun sens et est rejetée.

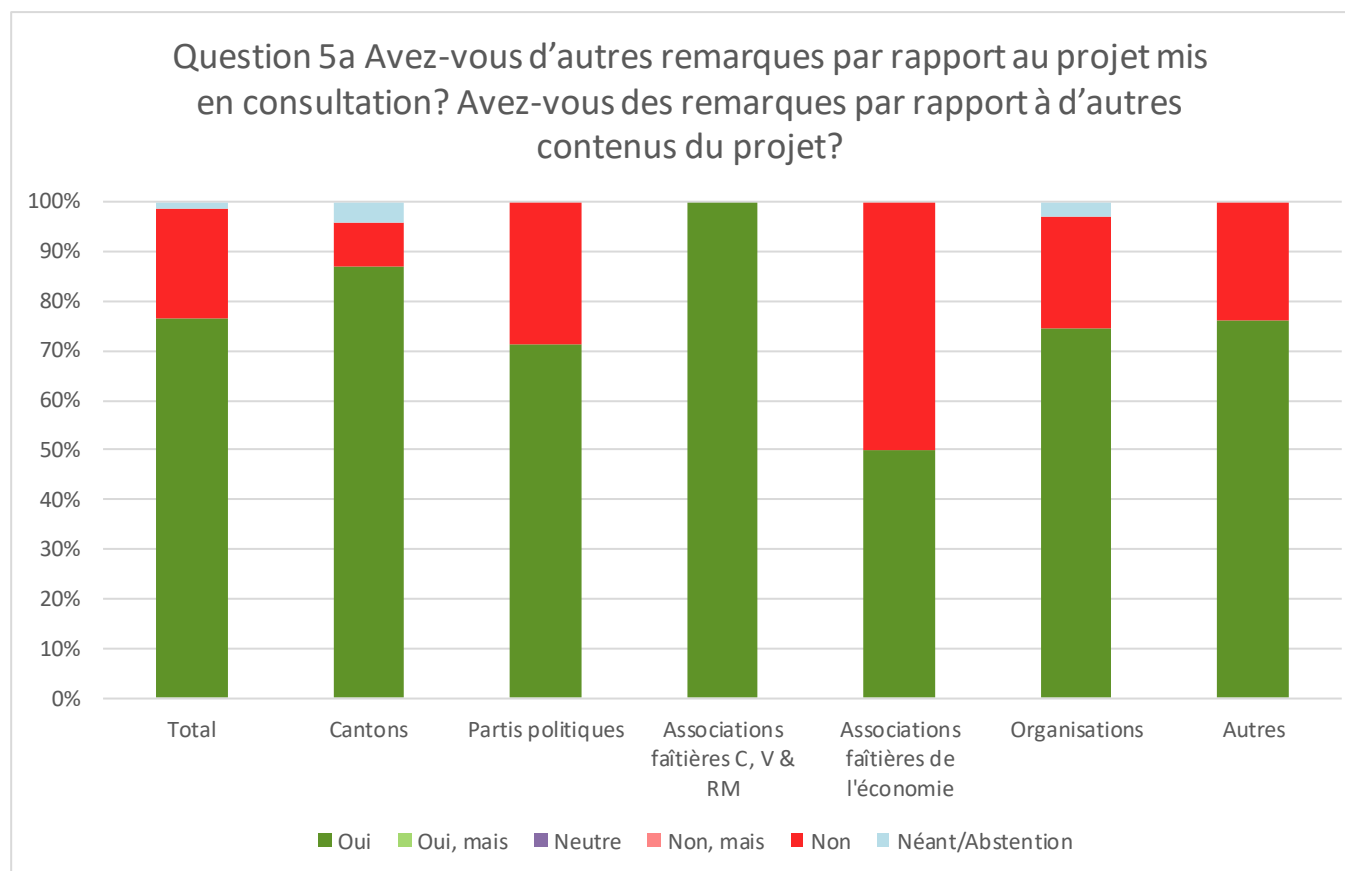
La majorité, qui reconnaît en principe les risques existants et la responsabilité des exploitants à leur égard, ont des avis divergents sur les réglementations à fixer par la loi. Plusieurs répondants considèrent que les garanties pour un démantèlement sont clairement appropriées ou exigent même des garanties obligatoires (par ex. SZ, BL, NE, VD, GE, USS/Travail.Suisse, SEV, UTP). D'autres veulent réserver à la Confédération et aux cantons le droit de reprendre gratuitement tout ou partie de l'installation, en particulier si d'autres infrastructures, telles que des lignes électriques, sont intégrées dans le réseau de tunnels (par ex. plusieurs cantons, DTAP, association des communes suisses). Si ces derniers ne sont pas disposés à le faire, les installations seraient démantelées aux frais des propriétaires. Selon ce point de vue, la Confédération ne juge pas seule, mais conjointement avec les cantons, si l'état d'origine doit être restauré. Plusieurs réponses réitèrent leur appel à une concession d'infrastructure qui faciliterait le règlement de la question du démantèlement à leur avis (par ex. plusieurs cantons, DTAP, LITRA). D'autres considèrent que la solution proposée dans le projet de loi est trop étroite. En cas de difficultés économiques, d'autres options que le démantèlement devraient être possibles, notamment la poursuite de l'exploitation ou la neutralisation des risques sécuritaires par d'autres moyens que par le démantèlement (par ex. Vert'libéraux, Cargo Forum Schweiz/VAP, La Poste). Bien que de nombreuses réponses soient d'avis que le secteur public ne devrait pas prendre de risques, elles considèrent qu'il est erroné de se focaliser sur le démantèlement (Les Verts, PS, initiative des Alpes, SES, ATE, WWF). Selon ce point de vue, il serait économiquement et écologiquement inefficace et contestable de construire une infrastructure aussi coûteuse pour la fermer ou même la démanteler en cas

de faillite. C'est pourquoi il convient d'élaborer un scénario qui prévoie, en cas de faillite de CST, non seulement le démantèlement, mais aussi d'autres possibilités, telles que l'exploitation ultérieure par la Confédération ou par un tiers mandaté par elle. Selon ces observations et celles du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, il convient également d'examiner si la Confédération doit disposer d'un droit de préemption au cas où CST ferait faillite et si elle souhaite vendre l'installation.

La focalisation sur le démantèlement des installations est également inappropriée du point de vue des initiateurs du projet de CST et d'autres organisations (par ex. milieux du transport et de la logistique, Chambre de commerce des deux Bâle, UBCS, Chambre de commerce de Zurich). Ces participants reconnaissent que le propriétaire ou l'exploitant de l'installation est tenu à une obligation s'il ne peut plus l'exploiter. De leur point de vue, cependant, la démolition d'un tunnel de 500 km de long n'est ni raisonnable ni possible. Il serait plus logique d'exiger des propriétaires ou exploitants de l'installation souterraine qu'ils la préparent de manière à ce qu'elle ne présente pas de risque pour la sécurité ou qu'elle puisse être utilisée à d'autres fins en cas de fermeture. Le démantèlement des installations en surface est concevable dans la mesure où il est logique. Ces milieux et d'autres (par ex. SG, ZH, SIA, Cargo Forum Schweiz/VAP) attirent l'attention sur le rapport critique entre les garanties et la rentabilité et exigent des solutions plus ouvertes (ZH demande par ex. la preuve d'une conversion judicieuse et durable des installations) ou que le type et la portée des garanties doivent au moins être clairs dès le début de la PAP.

3.5 Remarques complémentaires

Question 5a Avez-vous d'autres remarques par rapport au projet mis en consultation? Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet?



Opinion générale

La conception de distribution fine (logistique urbaine) est perçue comme un élément central de l'impact écologique et mobilitaire de l'ensemble du système. De nombreuses contributions demandent que la conception soit rendue plus concrète et les effets positifs promis sur l'environnement et la congestion routière plus

contraignants. En outre, le projet de loi a fait l'objet de nombreuses propositions ou demandes d'éclaircissements, par exemple en ce qui concerne le rôle de RailCom, les variantes à soumettre pour la planification du tracé et des hubs locaux ou le traitement des données par l'OFT. Diverses voix font état de conflits potentiels avec d'autres utilisations souterraines (par ex. les sondes géothermiques) et avec la protection de l'eau, ainsi que de questions peu claires d'expropriation, d'indemnisation et de responsabilité.

	Oui	Non	Néant / abstention
Cantons	ZH, BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE, TI	NW, GL	GR
Partis	PBD, Les Verts, Vert'libéraux, UDC, PS	PDC, PLR	
Associations faîtières C, V & RM	Association des communes suisses, Union des villes suisses		
Associations faîtières de l'économie	Economiesuisse, USAM	USS, Travail.Suisse	
Organisations	Initiative des Alpes, DTAP, Cargo24 SA, Cargo Forum Schweiz, Contargo SA, Coop Suisse (Bâle), SEV, Chambre de commerce des deux Bâle, APF, LITRA, CICDS, Coopérative Migros, La Poste Suisse SA, RailCare SA, SIA, SVI, SSE, FRS, Swiss Shippers Council, TCS, transfair, UTP, VAP, ATE, COMCO, WWF	Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, Planzer Transport SA, Pro Natura, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, VSLF, AECA	
Autres	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Swisscom, Cargo-logistic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, Mettler2invest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun SA ImmolInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, Umweltfreisinnige SG, Chambre de commerce de Zurich, STS, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, CS, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA, Cargo Tube, MS Direct SA, USIC, Panalpina, Schwendimann SA, assurance immobilière BL, Swisscleantech, Fondation Suisse pour l'énergie, Pöyry, Matthias Gmünder, CST, ecos	KEP+Mail, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transporte SA, Emch Aufzüge, cemsuisse, CSD HOLDING SA, constructionromande, Centre Patronal, Ville de Berne, Banque cantonale BL, Monitron, AS-VAD, UMS, CSSP, Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU	

En détail

Remarque: la réponse à la question 5a comprend de nombreuses observations sur le projet mis en consultation et des suggestions de clarifications et de modifications de la loi, en particulier des cantons, mais encore plus du secteur des transports et de la logistique (par ex. un catalogue complet de propositions de Coop et Migros). Le spectre s'étend généralement de l'adaptation rédactionnelle aux modifications de fond majeures, en passant par des ajustements de faible envergure. Certaines de ces modifications majeures ont déjà été décrites dans les questions précédentes. Si les observations formulées sont plus claires, plus précises ou nouvelles, elles seront présentées ici. Comme les réponses aux questions 5a et 5b se recoupent souvent, elles sont réunies ici.

En ce qui concerne la conception **de répartition fine (logistique urbaine)**, plusieurs participants demandent que la conception et ses effets sur les systèmes et les modes de transport environnants (entre autres le transport de marchandises CFF sur tout le territoire, les camionnettes) soient décrits plus concrètement et que l'impact environnemental positif attendu soit plus contraignant (entre autres plusieurs cantons, DTAP, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, Pro Natura, SES, ATE, WWF). D'autres demandent des spécifications ou des incitations, par exemple pour l'utilisation de courant issu de sources d'énergie renouvelables pour l'ensemble du système ainsi que pour l'électromobilité, et le regroupement des transports en répartition fine (plusieurs cantons, Les Verts, PS, USS/Tra-
vail.Suisse, initiative des Alpes, Pro Natura, SES, SIA, ATE, WWF). Plusieurs cantons et la DTAP estiment que les exploitants d'installations souterraines de transport de marchandises doivent apporter la preuve que la construction et l'exploitation de leurs installations seront durables. L'Association des communes suisses appelle à une participation étroite des collectivités locales au processus de planification; l'Union des villes suisses soumet plusieurs propositions concrètes visant à modifier la loi dans ce but.

Certains commentaires soulignent l'importance de la réglementation proposée, selon laquelle la majorité des **actionnaires de CST** doivent être des sociétés suisses (PBD, PS, UDC, transfair, UTP). Les avis sur la mission et le **rôle de RailCom** sont partagés; par exemple, le canton de Genève soutient expressément l'idée d'investir la Commission de la compétence de statuer également sur les litiges relatifs au calcul du prix; d'autres avis appellent à renoncer à toute politique des prix (économiesuisse) ou à rejeter la compétence de RailCom en matière de prix, liée à l'interdiction de discriminer, pour un projet dont l'organisation et le financement sont purement privés (par ex. Cargo Forum Schweiz/VAP, Coop, La Poste, Migros, transfair, Chambre de commerce de Zurich). Le SEV exige que le nouveau système de transport souterrain **selon la conception** du CST soit considéré comme un **service public** et qu'il faut donc des possibilités de gestion par le secteur public. La disposition qui oblige la société de planification à prévoir au **moins deux variantes** du tracé des installations de transport et de l'emplacement des installations de stockage et de transbordement (art. 8) est controversée. Nombreux sont ceux qui estiment que cette exigence est trop rigide, car elle augmente considérablement l'effort de planification et compromet ainsi la faisabilité du projet; en outre, il n'est pas judicieux dans tous les cas d'avoir au moins deux variantes (par ex. USAM, constructionsuisse, BKW, Cargo Forum Schweiz/VAP, La Poste, Routesuisse, Swisscleantech, TCS). Les promoteurs eux-mêmes craignent également que cette disposition n'entraîne trop de coûts, ce qui pourrait mettre le projet en danger; ils demandent donc que deux variantes au plus soient exigibles pour l'ensemble des procédures (plan sectoriel, plan directeur, jusqu'aux délibérations parlementaires). Lors du choix entre ces variantes, les intérêts de l'entreprise et la rentabilité de la variante doivent être pris en compte en priorité (milieux de l'industrie du transport et de la logistique). Le PS suggère d'envisager une obligation de **regrouper les infrastructures** dans le système de tunnel souterrain (par ex. la pose au sol ou le câblage de lignes à haute tension). Lors du **traitement des données par l'OFT**, plusieurs participants (dont GE, VD) exigent que ces données soient mises à disposition des cantons concernés. Le canton de Schwyz déclare que ces données représentent également un jeu de géodonnées de base et doivent être gérées, comme les lignes

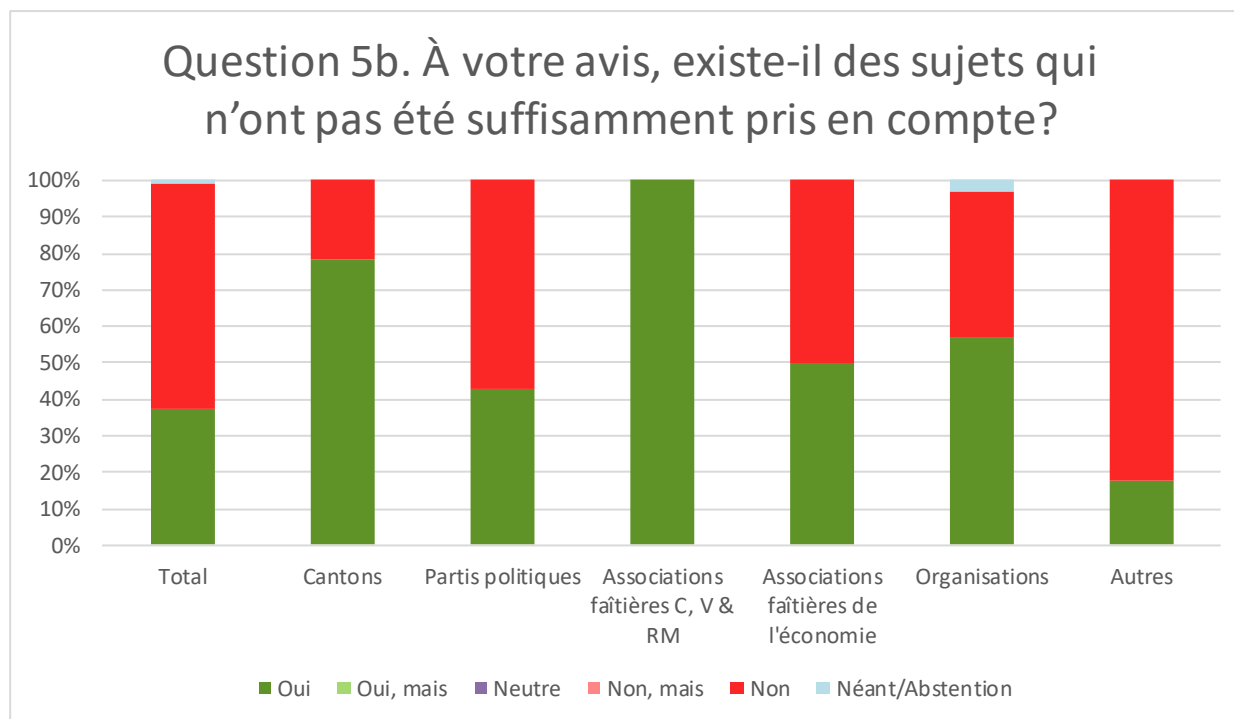
ferroviaires en surface, dans les données de la mensuration officielle. La COMCO souligne que la **loi sur les cartels (LCart)**⁴ reste valable en principe malgré les dispositions relatives à la non-discrimination contenues dans le projet de loi mis en consultation. Du point de vue de la COMCO, le système de transport souterrain de marchandises, avec l'offre de logistique urbaine en aval, présente un risque de domination du marché et d'infraction à la LCart. Le canton de Zurich demande que la loi sur le transport souterrain de marchandises soit soumise au Parlement dès qu'elle aura été mise au net, afin que le projet CST ne soit pas bloqué.

De nombreux commentaires, objections et demandes concernent des **conflits avec d'autres utilisations du sous-sol et des questions d'indemnisation ou d'expropriation**. Le canton de Bâle-Campagne émet des doutes quant à la possibilité réelle, dans le cas d'un projet privé, d'une expropriation fondée sur un intérêt public prépondérant (selon l'art. 5 du projet de loi, qui renvoie à la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation [LEX]⁵). Compte tenu de cette incertitude, il suggère de limiter initialement la possibilité d'exproprier à un tronçon-pilote. D'autres déclarations (Association des communes suisses, APF, USIC) mentionnent des incertitudes en cas d'expropriation et l'obligation d'indemniser prévue à l'art. 29 du projet de loi pour les dommages causés à d'autres utilisations souterraines telles que les sondes géothermiques, les parkings souterrains etc. L'APF rappelle que les utilisations futures qui auront été empêchées (par ex. l'impossibilité de placer une sonde géothermique à cause de l'infrastructure souterraine CST) doivent également être incluses dans la question de l'indemnisation. Elle demande également que la question de la responsabilité civile de CST soit clarifiée et que les intérêts des propriétaires soient généralement pris en considération dans le projet de loi. Le canton de Bâle-Ville déplore que le projet de loi ne traite pas les conflits potentiels en sous-sol, d'autant plus qu'il est déjà difficile de faire la distinction entre la propriété de droit civil et le sous-sol public. Un certain nombre d'observations appellent à une étude plus approfondie des risques pour la nappe phréatique et l'approvisionnement en eau potable inhérents à un projet souterrain d'une telle ampleur (par ex. LU, SO, SG), ou supposent que les risques sont élevés ou trop élevés (Bourgeoisie de Boningen, SSIGE).

⁴ RS 251

⁵ RS 711

Question 5b. À votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte?



Remarque

Comme un grand nombre des réponses à la question 5b et à la question 5a se recoupent, toutes les réponses sont présentées à la question 5a.

	Oui	Non
Cantons	ZH, BE, LU, SZ, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, NE, JU, VD, GE	NW, GL, FR, TI
Partis	Les Verts, Vert'libéraux, PS	PBD, PDC, PLR, UDC
Associations faîtières C, V & RM	Association des communes suisses, Union des villes suisses	
Associations faîtières de l'économie	USS, Travail.Suisse	Economiesuisse, USAM
Organisations	Initiative des Alpes, DTAP, Cargo Forum Schweiz, Coop Suisse (Bâle), SEV, Chambre de commerce des deux Bâle, Swiss Retail Community, Planzer Transport SA, La Poste Suisse SA, RailCare SA, SIA, SVI, ASTAG, Secrétariat SEV Romand, FRS, TCS, tans-fair, VAP, ATE, WWF	Cargo24 SA, Contargo SA, Fédération des Entreprises Romandes, GS1 Suisse, APF, LITRA, Coopérative Migros, Pro Natura, SSE, Swiss Shippers Council, UTP, VSLF, AECA, COMCO
Autres	Swisscom, cemsuisse, constructionromande, Umweltfreisinnige St.Gallen, STS, constructionsuisse, aéroport de Zurich SA, AS-VAD, assurance immobilière BL, Bourgeoisie de Boningen, Commune de Boningen, ZVWVU, Commune de Wolfwil, GPG, Commune d'Oensingen	Bourgeoisie de Wolfwil, Beda Steiner SA, AF-Consulting Switzerland SA, Cargologic SA, Rhenus Logistik, Rhyner Logistik, Gilgen Logistics, KEP+Mail, MettlerZinvest, IG AirCargo, PiniSwiss, Straub SA (Group Pini Swiss Engineers), Pini KBM Group, Hans-Ulrich Müller, Markthalle Bernapark SA, Espace Management Holding SA, Mobilitätszentrum Bernapark SA, Schlossberg Thun ImmoInvest SA, Müller & Müller Immobilien SA, Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA, Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA, Kunst und Kultur Bernapark SA, M. WohnInvest SA, Philipp Müller, H + Hu Müller & Co Immobilien, Michèle Müller, werk14 SA, Thomas Germann, Caroline Forte, IM geha SA, CMPH Beteiligungs-SA, CMPH Holding SA, Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA, ANTRIMON Group SA, SWISS AUTOMOTIVE GROUP, Küffer Reinigung Stettlen, Berninvest, Vaudoise, Helvetia, Loglay SA, Global Infrastructure Basel, La Mobilière, H2 Energy, Rischka Taxi, ZIBATRA LOGISTIK SA, Bischof Transport, Zingg Transport SA, Emch Aufzüge, CSD HOLDING SA, PUE, Centre Patronal, Chambre de commerce de Zurich, Ville de Berne, Banque cantonale NW, UBCS, Banque cantonale OW, CS, Banque cantonale BL, Monitron, Cargo Tube, MS Direct SA, USIC, Pannalpina, Schwendimann SA, UMS, CSSP, Swissscleantech, Fondation suisse pour l'énergie, Pöyry, AF Toscano, Ville de Gossau, Commune de Niederbuchsiten, BKW, Infra Suisse, Matthias Gmünder, CHGEOL, CST, ecos

4 Annexes

4.1 Catalogue des questions

Question 1

Voyez-vous un besoin en Suisse pour le transport souterrain de marchandises tel qu'il est décrit dans le projet de Cargo sous terrain (CST)?

Question 2

Approuvez-vous le fait que la Confédération soutienne une telle installation de transport souterrain de marchandises en instaurant une procédure d'approbation des plans et qu'ainsi il ne soit plus nécessaire d'obtenir d'autres concessions, autorisations ni plans cantonaux?

Question 3

Êtes-vous d'accord avec les objectifs du projet (procédure d'approbation des plans, plan sectoriel, pas d'appui financier de la part de la Confédération et mise à profit du cadre légal actuel) (ch. 4.1.1)?

Question 4a

Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Êtes-vous d'accord avec l'idée d'une loi de portée générale?

Question 4b

Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Êtes-vous d'accord que la Confédération impose les périmètres et les corridors de planification dans le cadre de la procédure du plan sectoriel et que la définition concrète des installations et des tracés souterrains soit du ressort des cantons?

Question 4c

Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Êtes-vous d'accord que la Confédération approuve seulement les installations de transport souterrain de marchandises et l'accès qui y est raccordé dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et que les autres compétences (comme la desserte des transports) demeurent du ressort des cantons / des communes?

Question 4d

Approuvez-vous la solution proposée (chap. 4.1)? Plus particulièrement: Estimez-vous nécessaire que l'autorité d'approbation puisse exiger d'éventuelles sûretés par rapport à un démantèlement?

Question 5a

Avez-vous des remarques par rapport à d'autres contenus du projet?

Question 5b

À votre avis, existe-il des sujets qui n'ont pas été suffisamment pris en compte?

4.2 Liste des participants à la consultation

Cantons:

Canton de Fribourg
Canton de Genève
Canton de Neuchâtel
Canton de Vaud
Canton du Jura
Canton du Tessin
Canton d'Argovie
Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
Canton d'Appenzell Rhodes intérieure
Canton de Bâle-Campagne
Canton de Bâle-Ville
Canton de Berne

Canton de Glaris
Canton des Grisons
Canton de Lucerne
Canton de Nidwald
Canton d'Obwald
Canton de Schaffhouse
Canton de Schwyz
Canton de Soleure
Canton de Saint-Gall
Canton de Thurgovie
Canton d'Uri
Canton de Zoug
Canton de Zurich

Partis:

Parti bourgeois-démocratique Suisse PBD
Parti démocrate-chrétien suisse PDC
PLR. Les libéraux
Les Verts Suisse

Vert'libéraux
Union démocratique du centre UDC
Parti socialiste suisse PSS

Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne:

Association des communes suisses

Union des villes suisses

Associations faitières de l'économie:

economiesuisse

Union syndicale suisse (USS)

Union Patronale Suisse

Organisations/entreprises:

Initiative des Alpes

Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement DTAP

Cargo24 SA

Cargo Forum Suisse

Contargo SA

Coop Suisse (Bâle)

Fédération des Entreprises Romandes

GS1 Suisse

Syndicat du personnel des transports SEV

Chambre de commerce des deux Bâle

Association des propriétaires fonciers APF

Service d'information pour les transports publics LITRA

Communauté d'intérêts commerce de détail Suisse CICDS

Coopérative Migros

Planzer Transport SA

La Poste Suisse CH SA

Pro Natura

RailCare SA

Autres:

AF Toscano

AF-Consulting Switzerland SA

ANTRIMON Group SA

Banque cantonale de Bâle-Campagne

Constructionsuisse

Beda Steiner SA

Bema Industrie- und Dienstleistungspark SA

Union suisse des arts et métiers USAM

Travail.Suisse

Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA

Société suisse des ingénieurs et des architectes SIA

Association suisse des ingénieurs en transports SVI

Société Suisse des Entrepreneurs SSE

Association suisse des transports routiers ASTAG

Secrétariat SEV Romand

Fondation pour la protection des consommateurs SKS

Fédération routière suisse FRS

Swiss Shippers Council

Touring Club Suisse (TCS)

transfair

Union des transports publics Association des transports publics (UTP)

Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés VAP

Syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s VSLF

Association des établissements cantonaux d'assurance AECA

Association Transports et Environnement ATE

Commission de la concurrence COMCO

World Wildlife Fund Suisse WWF

Berninvest

Bischof Transport

BKW

Bourgeoisie de Boningen

Bourgeoisie de Wolfwil

Cargo sous terrain

Cargo Tube

Cargologistic SA
Caroline Forte
cemsuisse
Centre Patronal
CMPH Beteiligungs-SA
CMPH Holding SA
constructionromande
Credit Suisse
CSD HOLDING SA
ecos
Administration fédérale des douanes
Commune de Boningen
Commune de Niederbuchsiten
Commune d'Oensingen
Ascenseurs Emch
Espace Management Holding SA
Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers CSSP
Aéroport de Zurich
Assurance immobilière Bâle-Campagne
Communauté de Wolfwil
Gilgen Logistics
Global Infrastructure Bâle
Gotthard 3 Mechatronic Solutions SA
H + Hu Müller & Co Immobilien
H2 Energy
Hans-Ulrich Müller
Helvetia
IG AirCargo
IM geha SA
Infra Suisse
KEP+Mail
Küffer Reinigung Stettlen
Kunst und Kultur Bernapark SA
Matthias Gmünder

Loglay SA
M. ImmoInvest SA
M. WohnInvest SA
Markthalle Bernapark SA
Mettler2invest
Michèle Müller
La Mobilière
Mobilitätszentrum Bernapark SA
Monitron
MS Direct SA
Müller & Müller Immobilien SA
Banque cantonale de Nidwalden
Banque cantonale d'Obwalden
Panalpina
Philipp Müller
Pini KBM Group
PiniSwiss
Pöyry
Surveillant des prix
Rhenus Logistik
Rhyner Logistik
Rischka Taxi
Schlossberg Thun SA
Association suisse des géologues CHGEOL
Fondation suisse pour l'énergie SES
Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils USIC
Société Suisse de l'Industrie du Gaz et des Eaux SSIGE
Schwendimann SA
Ville de Berne
Ville de Gossau
Straub SA (Group Pini Swiss Engineers)
STS Swiss Tunnelling Society
SWISS AUTOMOTIVE GROUP
Swisscleantech

Swisscom
Thomas Germann
Umweltfreisinnige St.Gallen
Vaudoise
Association suisse de vente à distance ASVAD
Union maraîchère suisse UMS
Union des Banques Cantonales Suisses UBCS
Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG
werk14 SA
Zentrum für Innovation und Digitalisierung Bernapark SA
ZIBATRA LOGISTICS SA
Zingg Transporte SA
Chambre de commerce de Zurich
Banque Cantonale de Zurich
Zweckverband Wasserversorgung Untergäu (ZVWVU) (Association d'alimentation en eau Untergäu)

