



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT

Novembre 2025

---

## **Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises; mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'or- donnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises)**

**Rapport sur les résultats de la consultation**

---

## Table des matières

|          |                                                         |           |
|----------|---------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Contexte .....</b>                                   | <b>3</b>  |
| 1.1      | Contexte et objet du projet .....                       | 3         |
| 1.2      | Déroulement et destinataires .....                      | 3         |
| 1.3      | Aperçu des participants à la consultation.....          | 3         |
| 1.4      | Renonciation explicite à prendre position .....         | 3         |
| <b>2</b> | <b>Évaluation des prises de position .....</b>          | <b>5</b>  |
| 2.1      | Évaluation du projet dans son ensemble .....            | 5         |
| 2.2      | Prise de position sur certains articles de la nOTM..... | 7         |
| <b>3</b> | <b>Annexe .....</b>                                     | <b>15</b> |
| 3.1      | Liste des participants à la consultation .....          | 15        |

# 1 Contexte

## 1.1 Contexte et objet du projet

Le 21 mars 2025, le Conseil fédéral a adopté la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM)<sup>1</sup>, qui permet de mettre en place des instruments destinés à encourager financièrement le transport de marchandises.

Afin de mettre en œuvre au niveau de l'ordonnance la révision totale de la LTM, le Conseil fédéral a ouvert le 30 avril 2025 une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que des milieux intéressés.

## 1.2 Déroulement et destinataires

La consultation a duré du 30 avril au 12 août 2025. Cent quarante-neuf destinataires ont été invités à y participer, parmi lesquels 77 ont remis leur prise de position. Le présent rapport résume les points essentiels de ces prises de position, sans prétendre à l'exhaustivité. En cas de divergences ou d'imprécisions, seules les [prises de position](#) officielles publiées sur le site Web de la Chancellerie fédérale (ChF) font foi. Parmi les destinataires de la consultation figuraient notamment 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, diverses entreprises et un grand nombre d'autres organisations (associations, entreprises de transport, milieux intéressés).

## 1.3 Aperçu des participants à la consultation

Au total, 149 destinataires ont été invités, parmi lesquels 77 ont remis leur prise de position:

|                                                                                       | Destinataires | Répondants | Dont renonciation explicite à prendre position sur le fond |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------|------------------------------------------------------------|
| Cantons et Conférence des gouvernements cantonaux                                     | 27            | 26         | 8                                                          |
| Partis politiques                                                                     | 10            | 5          | 1                                                          |
| Associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne | 3             | 1          |                                                            |
| Associations faîtières nationales de l'économie                                       | 8             | 3          | 1                                                          |
| Organisations                                                                         | 101           | 32         | 2                                                          |
| Total                                                                                 | 149           | 77         | 12                                                         |

## 1.4 Renonciation explicite à prendre position

|                                       |
|---------------------------------------|
| Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures |
| Canton de Glaris                      |
| Canton de Neuchâtel                   |
| Canton de Nidwald                     |
| Canton d'Obwald                       |
| Canton de Schaffhouse                 |
| Canton de Soleure                     |
| Canton d'Uri                          |
| Parti socialiste suisse PS            |

<sup>1</sup> RS 742.41

|                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Union patronale suisse UPS                                                                                                       |
| Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement DTAP |
| Association des établissements cantonaux d'assurance immobilière AECA                                                            |

## 2 Évaluation des prises de position

### 2.1 Évaluation du projet dans son ensemble

La révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et les autres modifications d'ordonnances dans ce domaine visent à clarifier les compétences et à rendre les procédures plus efficaces, notamment en ce qui concerne l'octroi de contributions d'investissement aux installations de transbordement et de chargement, le versement de nouvelles contributions de transbordement et de chargement, les contributions d'investissement pour les innovations techniques ainsi que l'introduction de l'atelage automatique numérique (DAC). Ces adaptations concrétisent les mesures décidées par le Parlement pour renforcer le fret ferroviaire, la navigation intérieure et les chaînes logistiques multimodales.

Le projet bénéficie d'un large soutien des instances consultées, aussi bien des cantons que des associations, des entreprises et des partis politiques.

Au nombre de 18, les **cantons** de Zurich, Berne, Lucerne, Schwyz, Zoug, Fribourg, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Appenzell Rhodes-Intérieures, Saint-Gall, Grisons, Argovie, Thurgovie, Tessin, Vaud, Valais, Genève et Jura se sont notamment prononcés en faveur du projet. Les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, Glaris, Nidwald, Obwald, Schaffhouse, Soleure, Uri et Neuchâtel ont renoncé à prendre position.

Les commentaires des cantons portent principalement sur la conception pragmatique des instruments d'encouragement, sur l'égalité de traitement de certaines installations, sur le soutien financier par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ainsi que sur des questions de proportionnalité et de sécurité de planification. Le canton de Bâle-Ville, site de transport fluvial de marchandises sur le Rhin, apprécie l'égalité de traitement entre ledit transport et le fret ferroviaire et demande une précision concernant les installations portuaires sur le réseau public du chemin de fer ainsi que des adaptations qui en découlent pour les contributions de transbordement et de chargement. Il demande également une présentation transparente des flux financiers entre la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le FIF et les finances fédérales. Le canton d'Argovie souligne la nécessité d'un financement suffisant des instruments de financement correspondants. Afin de garantir la mise à disposition des installations en temps utile, les conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure (GI) doivent être dotées de moyens suffisants. En outre, le canton d'Argovie demande qu'il soit précisé que les contributions d'investissement dans des installations de transbordement du transport combiné (ITTC) à l'étranger ne soient accordées que s'il existe un avantage clair pour le report modal en Suisse. Le canton de Berne apprécie l'accès non discriminatoire au transport par wagons complets isolés (TWCI) prévu à l'art. 6 et souhaite que la Confédération poursuive sa participation pérenne au transport de marchandises sur le réseau à voie étroite conformément à l'art. 35. Le canton de Fribourg cautionne le renforcement des incitations au transfert et de l'efficacité des procédures, mais suggère des quantités minimales moins élevées pour les voies de raccordement et les ITTC, insiste sur l'accessibilité pour les PME, demande une meilleure coordination intercantonale et transfrontalière et sollicite un état des lieux de la stabilité du FIF. Le canton de Genève approuve largement le projet, demande qu'il soit précisé que les aides cantonales ou communales supplémentaires ne réduisent pas les contributions d'investissement fédérales, exige une précision sur la proportionnalité des remboursements et propose de clarifier ou de supprimer la notion d'« entreprise de navigation » afin que les innovations techniques puissent être encouragées indépendamment du type d'exploitation. Le canton de Zurich apprécie la concrétisation conforme à la loi, approuve expressément l'obligation d'exploiter des voies de raccordement pendant 20 ans et estime, à la lumière du message, qu'une contribution de 40 francs par wagon sans quantité plafonnée est nécessaire; en ce qui concerne l'encouragement du DAC, Zurich soutient la variante avec des taux d'encouragement échelonnés. Le canton de Vaud propose, entre autres, une participation minimale fixe de 20 % pour garantir la sécurité juridique, car le flou dans la description de la participation appropriée aux contributions d'investissement prévue à l'art. 4, al. 1, entraînerait sinon des incertitudes de planification pour les bénéficiaires et les autorités. Il rejette l'idée d'un plafond annuel pour les contributions de transbordement et demande le maintien de la contribution de 40 francs; le seuil minimal prévu pour la contribution au transfert doit être supprimé afin d'éviter des distorsions de concurrence au détriment des petits acteurs. Le canton du Tessin approuve le

principe, mais, compte tenu des décisions stratégiques de CFF Cargo, exprime des doutes quant à l'efficacité des incitations et préfère, pour l'art. 14, la variante sans limitation quantitative. Le canton du Jura apprécie la participation fédérale prévue à l'art. 35 et approuve, pour les art. 14 et 15, la solution prévoyant 8000 wagons et 40 francs par wagon, qu'il juge plus appropriée pour les sites à faible volume. Le canton des Grisons demande que le DAC soit également encouragé pour les wagons antérieurs à 1995, que la participation fédérale aux commandes cantonales de transport de marchandises soit fixée au prorata et qu'une contribution de 40 francs par wagon réceptionné ou expédié soit prévue pour les chemins de fer à voie étroite, sans restriction concernant les lieux de transbordement. Le canton se rallie en outre à l'avis positif de l'Association des services de la navigation (vks). Le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures est favorable à ce que l'Office fédéral des transports (OFT) contrôle les demandes de permis de construire à proximité des voies de raccordement sous l'angle des règles de sécurité. Les cantons de Schwyz, Thurgovie, Valais, Lucerne et Zoug ont approuvé le projet sans formuler d'autres remarques ou propositions.

Parmi les **partis politiques**, Le Centre, le PLR, les Verts suisses et l'Union démocratique du centre (UDC) ont pris position. Alors que Le Centre, le PLR et les Verts approuvent le projet – avec des priorités parfois différentes –, l'UDC le rejette. Le Centre approuve toutes les mesures qui renforcent le caractère multimodal du transport de marchandises et encouragent la mise en œuvre de l'initiative des Alpes. Il demande toutefois une évaluation de l'efficacité des instruments après quelques années. Le PLR souligne la nécessité de structures d'incitation neutres sur le plan technologique et conformes au marché tout en rejetant les interventions susceptibles d'entraîner des distorsions de concurrence. Les Verts soulignent l'urgence des mesures compte tenu des annonces actuelles de régression du fret ferroviaire et demandent une orientation encore plus cohérente vers les objectifs climatiques et de transfert. L'UDC critique en particulier la création de nouvelles subventions et l'examen exclusif de la compatibilité avec l'accord sur les transports terrestres en vigueur, sans tenir compte du nouvel accord avec l'Union européenne visé par le Conseil fédéral.

La proposition est également accueillie favorablement par la majorité des **associations**. L'Union des villes suisses soutient expressément la révision, car elle renforce le TWCI et permet d'introduire l'attelage automatique numérique. Economiesuisse souligne l'importance d'une perspective d'autofinancement pour le fret ferroviaire et met en garde contre les tendances au retour à la route, mais considère que le projet place les priorités au bon endroit. L'Union suisse des arts et métiers (USAM) reconnaît la nécessité d'investir, mais fait état de réserves d'ordre financier et demande une intégration plus forte entre le transport routier et le fret ferroviaire.

Au total, les entreprises de transport concernées et d'autres **organisations** ont remis plus de trente prises de position matérielles. Les CFF, le BLS, l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés (VAP), l'Union des transports publics (UTP), RailCare, Swissterminal, Swissmill, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), Migros et d'autres soutiennent en principe les propositions du Conseil fédéral, mais suggèrent des précisions dans certaines dispositions. L'accent est mis en particulier sur la mise en œuvre pragmatique des nouveaux instruments d'encouragement.

Dans l'ensemble, le projet est jugé cohérent, nécessaire et adéquat. Le renforcement des incitations au transfert, l'introduction de procédures claires et efficaces pour les contributions d'investissement, l'encouragement des innovations techniques telles que le DAC et le maintien de la participation de la Confédération aux chemins de fer à voie étroite sont particulièrement appréciés. L'architecture de financement à long terme, les charges éventuelles pour les cantons et la conformité au marché de certains instruments d'encouragement sont toutefois remises en question. Néanmoins, le large soutien dont bénéficie le projet montre que la révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises (nOTM)<sup>2</sup> constitue la base d'un renforcement durable du transport de marchandises par rail, par voie navigable et par installation à câbles.

---

<sup>2</sup> RS 742.411

## 2.2 Prise de position sur certains articles de la nOTM

### Section 1 Dispositions générales, contributions d'investissement et autres contributions (art. 1 à 12 nOTM)

#### 1. Champ d'application et contributions d'investissement

Plusieurs associations économiques, dont *economiesuisse*, *constructionsuisse*, *scienceindustries* et VAP sont favorables à une extension claire du champ d'application aux voies de raccordement et au transport souterrain de marchandises. Elles proposent de prévoir également des contributions d'investissement pour les raccordements directs au transport souterrain de marchandises, les technologies DAC et les véhicules respectueux du climat. Ces ajouts visent à garantir la sécurité juridique et l'égalité de traitement des différents modes de transport. En revanche, le Syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s (VSLF) signale que mettre l'accent sur certaines innovations techniques telles que le DAC pourrait entraîner des coûts supplémentaires et des risques organisationnels.

En ce qui concerne les contributions d'investissement pour les installations de transbordement, les cantons d'Argovie, de Vaud et de Genève ainsi que l'Union des villes suisses et *economiesuisse* demandent une définition claire de l'éligibilité. Parallèlement, *auto-suisse* (VSAI) propose de fixer des plafonds pour les contributions afin de garantir la solidité des modèles économiques.

#### 2. Égalité de traitement entre les infrastructures publiques et privées

Une préoccupation largement partagée concerne l'égalité de traitement des installations ferroviaires publiques. Le canton de Bâle-Ville, l'Union des villes suisses, les Ports rhénans suisses et l'Association suisse de navigation et d'économie (SVS) demandent que les infrastructures publiques soient soumises aux mêmes exigences en matière d'éligibilité que les voies de raccordement privées et les voies de débord. Cela doit être pris en compte tant pour les contributions d'investissement que pour le calcul de la participation propre. Le canton de Genève souligne que les subventions cantonales ou communales ne devraient pas réduire automatiquement la part fédérale, tandis que d'autres exigent une répartition claire des charges avec une participation aux coûts d'investissement par des fonds propres.

#### 3. Quantités minimales et critères d'éligibilité pour les projets de construction et d'extension à partir de cinq millions de francs

Les quantités minimales pour l'éligibilité aux contributions ont été largement critiquées. Le canton de Fribourg craint des désavantages pour les petites et moyennes entreprises (PME) et demande pour celles-ci une adaptation des seuils ainsi que des procédures praticables. Les CFF et l'UTP recommandent de fixer des quantités minimales indépendamment du volume d'investissement et d'exclure de l'encouragement les voies de raccordement temporaires.

#### 4. Accès non discriminatoire

L'accès non discriminatoire fait l'objet d'une controverse. Alors qu'*economiesuisse*, *scienceindustries* et VAP sont favorables à l'exemption des voies servant uniquement de raccordement, l'UTP, l'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'Association Transports et Environnement (ATE) plaident en faveur d'un accès illimité à toutes les installations encouragées. RailCom recommande d'inscrire clairement dans l'ordonnance les règles d'accès aux installations s et aux voies de débord. De cette manière, on garantirait une définition claire et juridiquement sûre des conditions-cadres d'un accès non discriminatoire. Concrètement, RailCom demande que l'accès non discriminatoire aux voies des ITTC cofinancées par la Confédération et aux infrastructures portuaires soit réglementé au niveau de l'ordonnance et non dans des conventions individuelles, et que les voies de débord continuent à bénéficier du libre accès au réseau. En outre, les modifications de l'art. 22, al. 2, let. b, de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)<sup>3</sup> doivent s'appliquer exclusivement au transport de marchandises

<sup>3</sup> RS 742.122

et ne pas être étendues au transport de voyageurs. Le canton de Berne salue expressément l'accès non discriminatoire à la distribution sur le « dernier kilomètre ». Economiesuisse et VAP approuvent en principe l'art. 6, mais demandent un assouplissement de l'obligation de publier prévue à la let. c de ce même article, afin d'éviter des charges administratives inutiles. En revanche, RailCare, les CFF et l'UTP demandent une simplification. La disposition régissant l'accès non discriminatoire, y compris la fixation des prix, devrait être maintenue, tandis que les obligations détaillées énoncées aux let. a à c devraient être supprimées, car elles augmentent de manière disproportionnée la charge de travail et la complexité.

#### 5. Coûts imputables et montant de la contribution

Economiesuisse, constructionsuisse et VAP proposent d'ajouter aux coûts imputables, à l'art. 7, al. 2, let. d, l'entretien des installations de raccordement direct au transport souterrain de marchandises, par analogie avec les réglementations existantes pour les voies de raccordement. Le BLS recommande de maintenir la prise en compte des coûts de planification et d'étude de projet en fonction du projet et de sa complexité. Les CFF, soutenus par l'UTP, proposent d'introduire un nouvel al. 4, selon lequel les coûts d'étude et d'étude de projet seraient d'abord préfinancés par les raccordés et remboursés par le GI pendant la réalisation. L'objectif est de réglementer la prise en compte des coûts de manière transparente et pratique. VSAI propose de limiter le taux de subvention à un tiers maximum des coûts d'investissement, tandis que Swissterminal demande, pour les nouvelles constructions ou les extensions de plus de cinq millions de francs, une réglementation différenciée qui tienne compte du volume de transport, du taux d'utilisation et de la pertinence en matière de politique des transports. Swissterminal demande en outre que l'acquisition de terrains et les transactions internes soient clairement réglementées afin d'éviter des distorsions du marché.

#### 6. Conventions, demandes de remboursement et long terme

Le caractère contraignant des conventions sur la durée minimale d'exploitation et les volumes de transport est considéré comme essentiel pour la sécurité juridique et pour éviter les mauvais investissements. VSAI plaide en faveur de clauses de remboursement claires, qui couvrent les cas où la durée minimale du contrat n'est pas respectée et qui soient coordonnables avec l'art. 12. De même, l'ATE, l'Initiative des Alpes / Pro Alps et le VSLF demandent un remboursement efficace en cas de non-respect des quantités convenues et un rôle actif de la Confédération en cas de changement de propriétaire des installations de transbordement encouragées, afin de garantir des solutions de raccordement et de réduire les incitations économiques à la cessation d'activité.

### **Section 2 : Contributions de transbordement et de chargement (art. 13 à 17 nOTM)**

#### 1. Bénéficiaires des contributions

Plusieurs participants soulignent qu'il faudrait une réglementation claire du reversement des contributions, également pour les ITTC et les voies de raccordement, même si les dispositions légales en vigueur contiennent déjà des prescriptions en la matière. Cette exigence a été soutenue en particulier par le PLR, l'UDC, l'USAM, l'ASTAG, economiesuisse, VAP, scienceindustries et routesuisse. Cette demande est motivée par un meilleur ciblage, la prévention des distorsions du marché et la mise en œuvre de l'intention du législateur de destiner le remboursement de la RPLP dans le transport combiné non accompagné (TCNA) aux mêmes bénéficiaires. Les infrastructures publiques telles que les installations portuaires devraient notamment être assimilées aux voies de débord, les ITTC financées par des fonds privés étant également éligibles. Spedlogswiss a souligné que, dans le cadre de chaînes de transport internationales complexes, le bonus de transbordement devait être attribué au prestataire organisationnel, de manière à créer des incitations appropriées.

#### 2. Base de calcul



L'art. 14 portait principalement sur la question du plafond de 8000 wagons par voie de raccordement. Les prises de position divergeaient fortement sur ce point. La variante avec un plafond et une contribution de 40 francs par wagon a notamment reçu le soutien des CFF, de l'UTP, du Chemin de fer rhétique (RhB), du Syndicat du personnel des transports (SEV), de RailCare, de Coop, du canton du Jura et du canton de Genève. En outre, les Ports rhénans suisses et SVS ont souligné les avantages d'une telle réglementation pour l'exploitation des voies de raccordement.

D'autres acteurs ont en revanche demandé une réglementation sans plafond, craignant qu'une limitation réduise les incitations au report modal du transport de marchandises vers le rail. Cette variante a notamment été défendue par l'UDC, le PLR, economiesuisse, VAP, l'ASTAG, routesuisse, l'USAM et VSAI. De grandes entreprises de transport et de commerce telles que la Poste et Migros figuraient également parmi les partisans de cette solution plus flexible. Cette position a également reçu le soutien des cantons du Tessin et d'Argovie. Les cantons de Zurich et de Vaud se sont également prononcés en faveur de l'abandon d'un plafond, mais en proposant de maintenir la contribution de 40 francs par unité afin de ne pas affaiblir l'effet de transfert. L'Union des villes suisses (UVS) est également favorable à la suppression de la limite ou, à tout le moins, de son augmentation significative.

Le calcul par wagon a également été critiqué; il a été proposé de passer à des unités de chargement ou à des conteneurs afin de refléter correctement les différences de capacité. Les chemins de fer à voie étroite et les installations portuaires doivent également être pris en compte de manière appropriée.

### 3. Montant de la contribution

Le montant proposé de 40 francs par unité a suscité des prises de position divergentes. Le canton de Zurich, l'UTP, le RhB, RailCare, le canton du Jura ainsi qu'economiesuisse et VAP se sont notamment prononcés en faveur du maintien de ce niveau.

En revanche, le PLR et l'ASTAG ont demandé une réduction à 29 francs par unité, associée à la suppression du plafond, tandis que routesuisse a demandé une réduction à 24 francs par wagon ou conteneur.

### 4. Conditions d'octroi des contributions

L'art. 16 fixe les conditions d'octroi des contributions. Selon le projet, les contributions pour les voies de raccordement et les ITTC sont liées à une convention au sens de l'art. 10, al. 6, LTM, tandis que pour les voies de débord, un versement sur demande est prévu. À cet égard, le canton de Bâle-Ville, l'UVS, les Ports rhénans suisses et SVS ont demandé que les installations avec accès public au réseau soient traitées de la même manière que les voies de débord. L'ASTAG a demandé qu'en général, les contributions soient accordées sur demande en l'absence de convention. La Commission de la concurrence (COMCO) a demandé qu'il soit précisé dans le rapport explicatif que les ITTC financées par des fonds privés et offrant un accès non discriminatoire puissent également conclure une convention et bénéficier de contributions. La quantité minimale de 720 wagons par an prévue dans le projet pour les voies de raccordement a été critiquée. Economiesuisse, VAP et constructionsuisse ont demandé des allègements, tels que des délais transitoires pour les nouvelles mises en service ou les remises en service, ainsi que des exceptions générales pour les secteurs dont les volumes sont structurellement faibles mais stables. Le transport souterrain de marchandises devrait également être pris en compte. Fenaco, Swissmill, Migros, RailCare et Coop ainsi que la Communauté d'intérêts du commerce de détail (CI-CD) ont demandé des dérogations pour les marchandises agricoles afin d'éviter un retour au transport routier et de préserver les chaînes ferroviaires existantes. Le canton de Fribourg a suggéré une réduction des quantités minimales pour assurer l'équilibre régional, tandis que le canton de Vaud a proposé la suppression totale du seuil minimal. Le RhB et le canton des Grisons souhaitent que les restrictions soient supprimées pour les chemins de fer à voie étroite. Les CFF et l'UTP ont proposé des précisions rédactionnelles à l'al. 3. La Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture

(CDCA) a notamment souligné la spécificité du TWCI dans le trafic intérieur : le seuil minimal proposé de 720 wagons par an mettrait les entreprises de produits agricoles sous pression et encouragerait plutôt le transport routier. Comme les lieux de réception et de chargement des marchandises agricoles sont proches du lieu de production primaire, le rail permet de réduire les distances de transport, le nombre de trajets et la charge pesant sur l'infrastructure. La CDCA propose donc d'exclure les marchandises agricoles de la quantité minimale de 720 wagons chargés réceptionnés ou expédiés par an lors de l'octroi de contributions de transbordement et de chargement pour les voies de raccordement.

### **Section 3: Contributions d'investissement pour les innovations techniques dans le transport de marchandises par rail et par voie navigable (art. 18 à 22 nOTM)**

#### **1. Organismes et modes de transport éligibles**

Economiesuisse, constructionsuisse et VAP suggèrent, pour l'art. 18, d'assimiler expressément le transport souterrain de marchandises au fret ferroviaire et aux installations à câbles dans les dispositions d'exécution. Le canton de Genève fait remarquer que l'exploitant des voies navigables urbaines ne répond peut-être pas à la définition d'«entreprise de navigation», mais qu'il devrait néanmoins avoir droit à des contributions. Une formulation précise et inclusive est jugée nécessaire pour garantir la sécurité juridique et l'égalité de traitement.

#### **2. Affectation et critères d'éligibilité**

L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE demandent que les contributions d'investissement pour les innovations techniques soient accordées de manière que seules soient favorisées les technologies qui présentent un avantage démontrable en termes d'efficacité, de préservation des ressources ou d'impact climatique. Les deux organisations proposent une formulation nettement plus sévère afin que les fonds publics ne favorisent pas les technologies qui vont à l'encontre des objectifs climatiques. Le Cercle Bruit Suisse (CBS) demande que les innovations silencieuses et généralement peu polluantes soient explicitement prises en compte et que les objectifs soient élargis en conséquence.

#### **3. Délimitation des coûts imputables**

Les CFF et l'UTP regrettent que des coûts de recherche et de développement ne soient pas imputables. Ils soulignent que les travaux de développement devraient justement être au cœur de l'encouragement et demandent que les passages restrictifs correspondants soient supprimés dans le rapport explicatif.

#### **4. Exigences relatives aux demandes et aux rapports**

En ce qui concerne les exigences relatives aux demandes prévues à l'art. 20, economiesuisse, constructionsuisse et VAP proposent d'étendre expressément aux avantages pour le transport de marchandises par voie souterraine et par voie navigable l'obligation de décrire exhaustivement l'innovation. L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE exigent que les demandes contiennent obligatoirement les documents d'impact sur le bilan climatique, afin que l'effet de transfert et les éventuelles consommations supplémentaires puissent être examinés de manière transparente.

En ce qui concerne l'application de l'art. 22, economiesuisse, constructionsuisse et VAP demandent des précisions sur l'établissement des rapports. Les requérants doivent rendre compte à l'OFT de la mise en œuvre, des résultats pratiques et des avantages concrets pour le transport de marchandises par rail, par voie souterraine et par voie navigable. Cela permet de souligner la synchronisation des modes de transport à la lumière des objectifs fixés.

### **Section 4: Contributions d'investissement pour l'attelage automatique numérique (art. 23 à 29 nGüTV)**

## 1. Importance stratégique et objectif

Plusieurs acteurs, dont le parti Le Centre, soulignent l'importance du DAC pour un fret ferroviaire économique, efficient et couvrant l'ensemble du territoire, qui contribue à la mise en œuvre de l'initiative des Alpes. Le SEV critique les suppressions actuelles chez CFF Cargo et demande que le TWCI soit garanti en tant qu'offre fonctionnelle afin d'assurer le renforcement à moyen et long terme du fret ferroviaire.

## 2. Approche de l'encouragement et groupe-cible

Les CFF et l'UTP soutiennent une approche modulaire de l'encouragement, car dans le contexte européen, seules les fonctions qui sont à la fois efficaces et finançables s'imposeront. Ce type d'approche permet d'encourager de manière ciblée des systèmes techniques déjà efficaces, augmente la sécurité des investissements et réduit les risques liés aux retards dans l'introduction du DAC au niveau européen. Une approche intégrale, en revanche, pourrait conduire à ce que les fonds d'encouragement restent inutilisés, ce qui compromettrait l'autofinancement du TWCI. L'ATE et l'Initiative des Alpes / Pro Alps se prononcent également en faveur d'une approche modulaire. Elles soulignent que certaines fonctionnalités du DAC, telles que le test de freinage automatique (ABP), devraient être encouragées de manière indépendante dès lors qu'elles permettent des gains d'efficacité dans le fret ferroviaire. L'aide doit être axée sur l'utilisation en Suisse; les détenteurs étrangers ne reçoivent que des contributions proportionnelles, sauf s'ils peuvent prouver une utilisation équivalente. Les véhicules sans immatriculation officielle, tels que les véhicules de manœuvre internes, doivent également être éligibles, à condition que le détenteur en fasse la demande.

## 3. Fonctionnalité de l'attelage automatique numérique (DAC)

En ce qui concerne la définition des fonctions, Economiesuisse et VAP demandent que l'étendue et la définition s'alignent sur les fonctions de base définies en Europe. Les CFF et l'UTP souhaitent la suppression pure et simple de cet article, car une définition nationale des fonctions serait source d'erreurs et pourrait entrer en contradiction avec les spécifications européennes. Le VSLF demande l'intégration d'une signalisation numérique de queue afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité lors des manœuvres. Le SEV attire l'attention sur les phases de transition hybrides, pendant lesquelles les systèmes avec et sans DAC devront fonctionner en parallèle afin de garantir une introduction harmonieuse.

## 4. Montant des contributions d'investissement

Le montant des contributions a fait l'objet de controverses. Le canton de Zurich, l'UVS et la COMCO se sont prononcés en faveur d'un système de taux d'encouragement échelonnés, qui incite à augmenter les performances kilométriques et à accélérer les rotations.

En revanche, economiesuisse, VAP, les CFF et l'UTP ont préféré des forfaits fixes par wagon ou par véhicule moteur et une règle claire établissant que la contribution par attelage n'est accordée qu'une seule fois.

Le SEV ajoute que pour obtenir l'effet souhaité, une participation aux coûts de 30 % est trop faible et que les pouvoirs publics devraient prendre en charge une part plus importante des coûts de transformation.

L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE regrettent que les véhicules plus anciens soient désavantagés. Le canton des Grisons a donc suggéré d'inclure également les wagons construits avant 1995, qui sont encore nombreux à être utilisés.

## 5. Demande, allocation et coordination

L'ATE demande que les contributions de tiers soient systématiquement déclarées pour que la transparence soit garantie. L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE soulignent que ce n'est pas le siège du détenteur du véhicule qui est déterminant pour l'effet d'encouragement, mais le lieu d'utilisation des véhicules. Ils proposent de modifier l'art. 24 de manière que les détenteurs de véhicules étrangers doivent prouver que leurs véhicules circulent en moyenne aussi souvent que les véhicules nationaux à travers la Suisse pour bénéficier de contributions d'investissement. Si cette preuve ne peut être apportée, l'art. 26 pourrait prévoir un montant de contribution échelonné, tandis qu'un double financement peut être évité par un complément à l'art. 27. Economiesuisse et VAP proposent de mettre en place progressivement l'organisation nécessaire à l'équipement en DAC et de la coordonner tant au niveau national qu'international. Une collaboration étroite avec les instances compétentes de l'UE est particulièrement importante, car le DAC est un projet de migration à l'échelle européenne et la compatibilité transfrontalière (interopérabilité) doit être garantie.

L'UTP et les CFF soulignent en outre que l'introduction du DAC nécessite des adaptations de la part des GI au niveau des véhicules et des installations. La coordination doit donc non seulement avoir lieu au sein du secteur du fret, mais aussi être étroitement coordonnée avec les GI concernés. La COMCO recommande de limiter les tâches de gestion du déploiement aux activités prévues par la loi afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Le SEV souligne que l'exigence d'autofinancement est irréaliste au vu des résultats commerciaux obtenus jusqu'à présent et que la Confédération devrait continuer à prendre les déficits en charge si le TWCI apporte des avantages importants au système.

## **Section 5: Contributions d'investissement pour des véhicules respectueux du climat (art. 30 à 33 nOTM)**

### **1. Modes de transport éligibles**

Economiesuisse, constructionsuisse et VAP demandent que le transport souterrain de marchandises soit expressément inclus. L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE recommandent de ne pas limiter l'encouragement à la navigation intérieure, mais de prendre également en compte les projets dans le domaine du transport maritime international, pour autant qu'ils soient exploités sous pavillon suisse ou qu'ils présentent une valeur ajoutée suisse significative. L'encouragement ne doit s'appliquer aux bateaux adaptés aux basses eaux que si leur bilan climatique est positif; pour les tronçons fluviaux situés en dehors de la Suisse, les cofinancements des États concernés doivent être systématiquement pris en compte. Les ports rhénans suisses, SVS et Spedlogswiss demandent des précisions sur les exigences applicables aux véhicules spéciaux de manœuvre dans les zones portuaires, car l'art. 31 inclut explicitement les véhicules nautiques.

### **2. Calcul des contributions**

Pour le calcul des contributions selon l'art. 31, l'Initiative des Alpes / Pro Alps demande que la logique des surcoûts et les exigences d'efficacité soient précisées et que la réglementation soit étendue aux véhicules ferroviaires, car l'art. 16 de la loi concerne les deux modes de transport. L'ATE se rallie à cette préoccupation et demande qu'une disposition soit prévue pour déterminer à partir de quand il y a réduction significative des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. VSAI demande que la part fédérale soit plafonnée à 50 % des surcoûts imputables, compte tenu des contributions des cantons et des communes.

### **3. Exigences relatives aux demandes**

En ce qui concerne les documents de demande visés à l'art. 32, economiesuisse, constructionsuisse, scienceindustries et VAP demandent que la comparaison des coûts avec les moteurs conventionnels ne s'applique qu'aux bateaux. Parallèlement, l'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE soutiennent l'exigence inscrite dans le projet d'exclure les effets d'aubaine. Les projets ne doivent être soutenus que s'ils ne pourraient être réalisés sans l'aide de la Confédération. L'ATE et l'Initiative des Alpes / Pro Alps demandent que les pays voisins concernés soient systématiquement associés au cofinancement

des adaptations aux basses eaux, en particulier lorsque les sections critiques se trouvent sur le territoire allemand ou français. Les bateaux adaptés aux basses eaux ne doivent être éligibles que s'ils présentent un bilan climatique positif et s'ils ne pourraient pas être construits sans l'aide de la Confédération. En outre, la Suisse ne doit apporter sa contribution qu'à titre subsidiaire, après avoir recueilli des informations sur les éventuelles contributions des pays voisins.

#### 4. Mesures d'accompagnement et remboursement

L'Initiative des Alpes / Pro Alps et l'ATE supposent que les projets qui sont en même temps financés par l'obligation de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux carburants fossiles ne bénéficient pas de contributions au titre de l'art. 16 de la loi. Ils suggèrent d'inscrire expressément ce motif d'exclusion, par analogie avec le droit climatique. VSAI propose de prévoir une durée d'utilisation minimale de dix ans pour les véhicules encouragés, d'assurer la couverture par une garantie bancaire et de mettre en place un remboursement proportionnel en cas de mise hors service prématurée.

### **Section 6: Autres dispositions relatives à la commande, aux voies de raccordement et à l'exploitation (art. 34 à 51 nOTM)**

#### 1. Commandes et participation fédérale

Différentes interprétations sont discutées concernant la participation de la Confédération aux commandes cantonales selon l'art. 35. Le Conseil exécutif du canton de Berne soutient la poursuite illimitée de la participation de la Confédération pour les chemins de fer à voie étroite, tandis que le canton de Genève renvoie à la formulation générale et demande une adaptation du rapport explicatif afin d'éviter tout malentendu. Les CFF et l'UTP proposent de supprimer les passages prêtant à confusion. Le canton des Grisons demande que la part fédérale soit fixée de manière analogue au cofinancement du transport régional de voyageurs afin d'accroître la sécurité de planification et de financement.

#### 2. Rôles et financement des voies de raccordement

En ce qui concerne la définition du raccordé au sens de l'art. 38, le BLS et les CFF demandent que le propriétaire de l'installation soit avantagé par rapport à l'exploitant en tant que partenaire contractuel du GI. Les tiers exploitants doivent être considérés comme des raccordés s'ils exploitent effectivement l'installation, la relation contractuelle avec le propriétaire devant être réglée. En ce qui concerne l'obligation d'annoncer les modifications et les fermetures au sens de l'art. 39, les CFF rappellent qu'il n'est pas toujours possible de les annoncer un an à l'avance. En cas de réparations liées à la sécurité, par exemple après des diagnostics par ultrasons, des fermetures en cours d'année sont inévitables. Dans de tels cas, le contrat relatif aux voies de raccordement doit pouvoir être adapté.

En ce qui concerne le financement des dispositifs de raccordement selon l'art. 40, le BLS et les CFF exigent de le subordonner systématiquement à des quantités minimales. Les nouvelles installations de raccordement dont les quantités sont insuffisantes doivent être financées par le raccordé. Les CFF demandent en outre que, en cas de rénovation, une participation proportionnelle aux coûts soit prévue pour les raccordés si les quantités minimales ne sont pas atteintes, et que la responsabilité des coûts soit clairement attribuée en cas de démantèlement rétroactif. Cette demande est motivée par le montant élevé des investissements dans les dispositifs de raccordement dans la pratique et par le risque d'incitations inappropriées sans référence aux quantités.

#### 3. Exigences en matière de sécurité et d'exploitation

La coopérative ferroviaire Ristet-Bergermoos (GGRB) demande que les dispositions de sécurité de la LCdF soient appliquées par analogie à la planification et à la construction conformément à l'art. 41, en tenant compte des exigences spécifiques des voies de raccordement. La Südostbahn (SOB) suggère de concevoir des voies de raccordement interopérables afin que les véhicules homologués puissent

être utilisés aussi facilement que possible. L'OFT devrait pouvoir délivrer des approbations pour l'application intégrale des dispositions du GI.

Pour la procédure prévue à l'art. 42, la GGRB propose d'aligner les documents à soumettre sur les prescriptions de l'ordonnance du 2 février 2000 sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires<sup>4</sup> et de permettre expressément des exigences simplifiées dès le stade de l'ordonnance, pour autant que les droits des parties soient préservés et qu'un examen technique et opérationnel approprié soit possible. Les CFF soulignent qu'ils ne sont responsables que des répercussions sur leur propre réseau.

Les CFF et l'UTP demandent que les règlements d'exploitation prévus à l'art. 45 soient conformes aux exigences européennes en matière de tronçons interopérables à partir de décembre 2025. Le VSLF demande des prescriptions d'exploitation standardisées à compléter en fonction du site afin d'accroître la sécurité et de réduire les coûts de formation initiale et continue des entreprises de transport ferroviaire.

#### Autres articles

Les prises de position n'ont pas donné lieu à des demandes de précision ou à des propositions spécifiques concernant les art. 34, 36, 37 et 46 à 51.

---

<sup>4</sup> RS 742.142.1

### 3 Annexe

#### 3.1 Liste des participants à la consultation

##### Cantons / Cantons / Cantoni

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| Chancellerie d'État du canton d'Argovie               | AG |
| Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures | AR |
| Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures | AI |
| Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne        | BL |
| Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville           | BS |
| Chancellerie d'État du canton de Berne                | BE |
| Chancellerie d'État du canton de Fribourg             | FR |
| Chancellerie d'État du canton de Genève               | GE |
| Chancellerie d'État du canton de Glaris               | GL |
| Chancellerie d'État du canton des Grisons             | GR |
| Chancellerie d'État du canton du Jura                 | JU |
| Chancellerie d'État du canton de Lucerne              | LU |
| Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel            | NE |
| Chancellerie d'État du canton de Nidwald              | NW |
| Chancellerie d'État du canton d'Obwald                | OW |
| Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse          | SH |
| Chancellerie d'État du canton de Schwyz               | SZ |
| Chancellerie d'État du canton de Soleure              | SO |
| Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall           | SG |
| Chancellerie d'État du canton de Thurgovie            | TG |
| Chancellerie d'État du canton du Tessin               | TI |
| Chancellerie d'État du canton d'Uri                   | UR |
| Chancellerie d'État du canton du Valais               | VS |
| Chancellerie d'État du canton de Vaud                 | VD |
| Chancellerie d'État du canton de Zoug                 | ZG |
| Chancellerie d'État du canton de Zurich               | ZH |

##### Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Le centre  
PLR. Les Libéraux-Radicaux  
Les Verts  
Union démocratique du centre UDC  
Parti socialiste suisse (PSS)

##### Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne

Union des villes suisses

##### Associations faitières nationales de l'économie

economiesuisse  
Union suisse des arts et métiers (USAM)  
Union patronale suisse (UPS)

## **Organisations / organisations / organizzazioni**

### **Nom**

Initiative des Alpes / Pro Alps

auto-suisse Association suisse des importateurs d'automobiles VSAI

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

BLS SA

Centre Patronal Paudex

Cercle Bruit Suisse c/o Office de l'environnement

Coopérative Fenaco

Syndicat du personnel des transports SEV

Chambre de commerce des deux Bâle HKBB

Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse

Post CH AG Corporate Center

RailCare SA & Coop Coopérative

RailCom Commission des chemins de fer

Chemin de fer rhétique RhB

Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA Communication, affaires publiques et réglementation

Ports rhénans suisses

Schweizerische Südostbahn SOB

Service suisse d'attribution des sillons SAS

Association suisse des spécialistes en mobilité et transports SVI

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (Association suisse de navigation et d'économie) SVS

Association suisse des transports routiers (ASTAG)

scienceindustries

Spedlogswiss Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique

routesuisse Fédération routière suisse FRS

Union des transports publics (UTP)

Association suisse des chargeurs (VAP)

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

Association suisse de l'industrie suisse du ciment cemsuisse

Association des établissements cantonaux d'assurance (AECA)

Association des services de la navigation (vks)

Association Transports et Environnement (ATE)

Commission de la concurrence COMCO

## **Autres**

### **Nom**

constructionsuisse

Feldschlösschen Boissons SA

Coopérative ferroviaire Ristet-Bergermoos GGRB

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG

HAVI Logistics Sàrl

Conférence des directeurs cantonaux de l'agriculture CDCA

McDonald's

Migros

Swissmill

Swissterminal