



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT

Rapport sur les résultats de l'audition

Ordonnances du projet de législation concernant le trafic marchandises

octobre 2009

1. Déroulement de l'audition

Dans le cadre du projet de législation concernant le trafic marchandises (FF 2007 4147), les Chambres fédérales ont adopté les bases légales le 19 décembre 2008. Cela étant, les trois ordonnances suivantes du Conseil fédéral ont été promulguées ou entièrement révisées :

- Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMA) ;
- Ordonnance sur les voies de raccordement (OVR) ;
- Ordonnance sur le transport de marchandises par les entreprises de chemin de fer ou de navigation (ordonnance sur le transport de marchandises, OTM).

L'Office fédéral des transports (OFT) a ouvert l'audition le 31 mars 2009, la procédure a duré jusqu'au 1^{er} juin 2009.

Les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations économiques et organisations actives au niveau national ont été invités à l'audition.

L'OFT a reçu au total 68 réponses. 23 cantons, 5 partis politiques, 7 associations faîtières d'envergure nationale et 33 organisations des milieux invités à la consultation ont répondu.

		Destinataires total	Réponses
1.	Cantons	26	23
2.	Partis politiques	14	5
3.	Associations faîtières d'envergure nationale des communes, villes et régions de montagne	3	2
4.	Associations faîtières d'envergure nationale de l'économie	8	5
5.	Organisations	53	33
	Total	104	68

2. Liste des prises de position dans la procédure d'audition

Abkürzung Abréviation	Absender / Expéditeur
1	Cantons
SA	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rhodes intérieures
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
BE	Canton de Berne
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
LU	Canton de Lucerne
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SH	Canton de Schaffhouse
SZ	Canton de Schwyz
SO	Canton de Soleure
SG	Canton de St-Gall
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
UR	Canton d'Uri
VD	Canton du Valais
VS	Canton de Vaud

ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich
2	Politische Parteien / Partis politiques / Partiti politici
CVP/PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
FDP / PLR	Parti radical démocratique suisse. Les Libéraux-radicaux PLR
Les Verts	Les Verts Suisse
PLS	Parti libéral suisse
SP PS	Parti socialiste suisse
SVP UDC	Union démocratique du centre
3	Associations faitières d'envergure nationale des communes, des villes et des régions de montagne
	Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
	Union des villes suisses
4	Associations faitières d'envergure nationale de l'économie
USP	Union suisse des paysans
USS	Union syndicale suisse
sgv usam	Union suisse des arts et métiers
sec	sec suisse
	Stiftung für Konsumentenschutz
5	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
ALR	Action Liberté et Responsabilité
ASC	ASC Association suisse de navigation et d'économie portuaire
VSMR	Association suisse de recyclage du fer, du métal et du papier
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
ACS	Automobile Club de Suisse
	Cargo Forum Suisse
	Centre patronal
BLS	Chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon
CFF	Chemins de fer fédéraux
IGLS	Communauté d'intérêts suisse contre le bruit ferroviaire
Coop	Coop Suisse (Bâle)
Migros	Coopérative Migros
	DB
Routesuisse	Fédération routière suisse
	Fédération Suisse des Amis de la Nature
Hupac	Hupac SA
	Initiative des Alpes
Post	La Poste suisse
	Médecins en faveur de l'environnement
	Port of Switzerland
	Pro Cargo & Rail
	Pro Train Suisse
SSB	Schweizerischer Schutzverband gegen Bahnlärm
LITRA	Service d'information pour les transports publics
Transfair	Syndicat chrétien du personnel des services publics et du tertiaire de la Suisse
SEV	Syndicat du personnel des transports
TCS	Touring Club Suisse
UTP	Union des transports publics
UP	Union pétrolière
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
WWF	World Wildlife Fund Suisse

3. Prises de position sur des ordonnances isolées

La plupart des prises de position portaient sur des questions générales et parfois sur quelques questions de détail des ordonnances.

4. Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire des marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMA)

Des remarques de nature technique ou terminologique ont été formulées sur certaines dispositions, et les points suivants ont été fréquemment abordés :

4.1 Champ d'application et trafic combiné (TC)

Quelques réponses suggèrent d'étendre le champ d'application de l'ordonnance et d'encourager non seulement le trafic marchandises transalpin (trafic de transit, trafic intérieur, trafic d'import-export) mais aussi le trafic marchandises non transalpin, en particulier tous les types de trafic marchandises intérieur. Elles sont contredites par celles qui proposent de réduire autant que possible les commandes de la Confédération – notamment en trafic par wagons complets isolés –, car les subventions au trafic marchandises intérieur sur le rail ne correspondent ni au mandat de transfert ni aux exigences logistiques.

Certains milieux déplorent que la définition du trafic combiné soit inchangée, c'est-à-dire que seul le TC sans changement de conteneur (à l'exception de la chaîne de transport bateau-chemin de fer) est encouragé. C'est pourtant exactement cette définition – usuelle également dans le contexte européen – qui est accueillie favorablement par d'autres milieux.

4.2 Contributions d'investissement au trafic par wagons complets isolés

Certains intervenants expriment le souhait que les contributions d'investissement – telles qu'elles sont prévues dans le trafic combiné – soient aussi définies pour le trafic par wagons complets isolés. D'autres indiquent en revanche que les aides de l'Etat devraient être versées à des infrastructures efficaces à long terme, prioritairement sous forme de contributions d'investissement au trafic combiné.

D'autres participants déclarent apprécier que le paiement de contributions d'exploitation au trafic combiné et au trafic par wagons complets isolés soit versé sous forme d'indemnisation des coûts non couverts.

4.3 Navigation

Certains milieux souhaitent que la navigation soit considérée, parallèlement à la route, comme « parcours initiaux ou terminaux », c'est-à-dire comme une partie du transport ferroviaire digne d'être subventionnée.

4.4 Contribution fédérale de réduction du prix du sillon (art. 20 OPTMA)

L'option envisagée, à savoir de conserver la réduction du prix du sillon jusqu'au 31 décembre 2010, est accueillie favorablement par de nombreux intervenants, quoiqu'une extension du champ d'application soit fréquemment demandée pour que le trafic par wagons complets isolés puisse également profiter de cette réduction. De plus, on signale qu'il est extrêmement important de réformer fondamentalement le système du prix du sillon à partir de 2011 : l'objectif devrait être d'éliminer entièrement le besoin de subvention des gestionnaires de l'infrastructure.

Il est suggéré par ailleurs (p. ex. par le canton de Zoug) de supprimer l'article sans compensation puisque, pour tous les types de transport ferroviaire, c'est de plus en plus le manque de capacité des sillons qui pose problème. Or ce problème ne peut être résolu qu'avec une infrastructure correspondante, laquelle doit aussi être finançable. Il faudrait plutôt que l'infrastructure ferroviaire, notamment, soit aussi co-financée par des prix du sillon équitables, le trafic marchandises et voyageurs ayant à verser un prix du sillon reflétant la réalité des coûts.

5 Ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR)

5.1 Généralités

Quelques prises de position apprécient la pratique prévue dans le projet d'audition, qui correspond aux grandes lignes de l'ordonnance en vigueur, selon laquelle la Confédération, se fondant toujours sur l'OVR, continue à encourager les voies de raccordement privées et propose certaines adaptations afin d'améliorer l'efficacité des subventions. D'autres milieux demandent que l'on crée des incitations avec une condition imposant en général d'équiper les zones industrielles de voies de raccordement.

5.2 Dispositions de sécurité et de surveillance dans les voies de raccordement

La proposition d'appliquer les dispositions de sécurité de la législation sur les chemins de fer d'une manière générale à l'OVR et de fixer les dérogations dans une ordonnance du Département est critiquée par certains intervenants. Ce sont pourtant ces mêmes milieux (comme VAP, l'Union Pétrolière, ProCargo&Rail, Coop) qui apprécient beaucoup que VAP ait déjà entamé avec l'OFT les travaux relatifs à une ordonnance sur les dispositions de sécurité applicables aux voies de raccordement ainsi qu'à la réorganisation de la surveillance des voies de raccordement.

5.3 Participation financière de la Confédération : conditions de prestation et montant des aides financières (art. 14, 15 et 16 OVR)

L'uniformisation de la quantité transportée de 12'000 tonnes ou 720 wagons à transborder, proposée à l'article 14 al. 2, (également pour les raccordements sur des gares où l'on atteint 20'000 tonnes de transbordement annuel) ainsi que l'introduction d'une contribution maximale de la Confédération par tonne transbordée annuellement ou par mètre de voie sont critiquées par de nombreux intervenants qui prennent position sur la question : ils demandent que l'on conserve la réglementation en vigueur. En revanche, ce sont à nouveau pratiquement les mêmes milieux qui favorisent l'abaissement de la limite inférieure de la participation fédérale à CHF 30'000 (art. 15 al. 4) et l'amélioration lors du renouvellement de voies de raccordement (art. 16 al. 2), selon laquelle l'intégralité et non la moitié des coûts imputables serait prise en compte. Cela permettra d'obtenir une égalité de traitement avec les projets de construction. Certaines déclarations sont aussi en contradiction avec d'autres avis.

5.4 Diverses adaptations

Le terme « chemin de fer » a été remplacé dans la nouvelle loi sur les voies de raccordement (art. 2 let. e LVR) par « gestionnaire de l'infrastructure » ou « entreprise de transport ferroviaire ». Ces termes sont également introduits dans l'ordonnance sur les voies de raccordement dans plusieurs dispositions. Certaines réponses contenaient des recommandations à propos de dispositions isolées, visant à introduire ou à supprimer un terme dans l'article.

6 Ordonnance sur le transport de marchandises par les entreprises de chemin de fer ou de navigation (ordonnance sur le transport de marchandises, OTM)

6.1 Marchandises dangereuses

Des intervenants (p. ex. le canton d'Uri) signalent que le traitement encore manquant de la question des « marchandises dangereuses » dans le canton d'Uri est du plus haut intérêt – le Conseil d'Etat attache de l'importance à une prompte réalisation.

6.2 Délai de livraison

Quelques prises de position font observer que les délais de livraison peuvent en principe être fixés par les parties du contrat de transport. Si aucune convention n'a été signée, les délais de livraison indiqués dans le projet de loi sont valables. Les réductions de délais suivantes sont donc proposées : 12 heures jusqu'à 300 km, 18 heures à partir de 301 km pour les messageries et 24 heures jusqu'à 200 km, 36 heures au-delà de 300 km pour le fret.

6.3 Prescription

Certains participants déclarent qu'ils ne voient pas pourquoi le délai de prescription de trois ans valable dans le droit de convention internationale pour le trafic intérieur devrait être réduit à un an au niveau de l'ordonnance. L'argument de l'uniformité de l'ordre juridique suisse n'est pas convaincant puisque l'objet de la réglementation n'est pas uniforme.