



Rapport sur les résultats de l'audition

Adaptation des ordonnances sur la stratégie globale du transport de marchandises sur tout le territoire

1. Exécution de l'audition

Le Parlement fédéral a adopté le 25 septembre 2015 les bases légales de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (FF **2015** 6665). Le délai référendaire est échu le 14 janvier 2016 sans avoir été utilisé.

Ces bases légales entraînent une refonte de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM). Les ordonnances relatives à la stratégie globale « transport de marchandises sur tout le territoire » (refonte de l'OTM et adaptations de six autres ordonnances) ont fait l'objet d'une audition du 20 octobre au 23 décembre 2015. Au total, l'OFT a reçu 72 prises de position.

Les ordonnances suivantes ont également été adaptées :

- Ordonnance sur les émoluments de l'OFT (OseOFT ; RS 742.102)
- Ordonnance sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires (RS 531.40)
- Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL ; RS 641.811)
- Ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS ; RS 741.622)
- Ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412)
- Ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses (OCMD ; RS 930.111.4)

		Destinataires	Réponses
1	Cantons	26	24
2	Partis politiques	12	3
3	Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	1
4	Associations faïtières nationales de l'économie	5	4
5	Organisations	82	40
	Total	128	72

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

2.1 Cantons

AG	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
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Canton de Nidwald
OW	Canton d'Obwald
SH	Canton de Schaffhouse
SZ	Canton de Schwyz
SO	Canton de Soleure
TG	Canton de Thurgovie
UR	Canton d'Uri
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich

2.2 Partis politiques

PDC Parti démocrate-chrétien
PLR Les libéraux
PS Parti socialiste suisse

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

Union des villes suisses

2.4 Associations faitières nationales de l'économie

economiesuisse – Association des entreprises suisses
USP Union suisse des paysans
USS Union syndicale suisse
USAM Union suisse des arts et métiers

2.5 Organisations

AB Appenzeller Bahnen
ASTAG Association suisse des transports routiers

ATE Association Transports et Environnement
BAKO AG Baumaschinen et Transportsysteme
BLS AG
Centre Patronal
DB Netze et les responsables des tronçons ferroviaires allemands sur territoire suisse
UP Union pétrolière
fenaco
Comité du Saint-Gothard
HANDELSchweiz
HUPAC
CICDS Communauté d'intérêts Commerce de détail Suisse
IG Private Terminalbetreiber
IHK Industrie- und Handelskammer St. Gallen Appenzell
IMS RAIL Switzerland AG (prise de position commune avec Swissterminal et TFG)
LITRA Service d'information pour les transports publics
Matterhorn Gotthard Bahn
La Poste SA
Prométerre Association vaudoise de promotion des métiers de la terre
railCare
Chemin de fer rhétique AG
RSW Region Sarganserland-Werdenberg
CFF SA
SEV secrétariat central
FSPC Fédération suisse des producteurs de céréales
CACF Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
SKS Stiftung für Konsumentenschutz
SOB Südostbahn
swissgranum
Swissterminal AG (prise de position commune avec IMS et TFG)
SVS Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt et Hafenwirtschaft
FSB Fédération suisse des betteraviers
TFG Transfracht (prise de position commune avec Swissterminal et IMS)
transfair
VAP Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés
ACCCS Association des centres collecteurs collectifs de céréales de Suisse
UTP Union des transports publics
Économie forestière suisse
COMCO Commission de la concurrence

3. Prises de position sur les ordonnances

La majorité des auteurs de prises de position se sont prononcés sur des questions générales ou ont donné leur accord de principe en se prononçant sur quelques questions de détail.

Vingt-deux instances consultées ont répondu qu'elles étaient globalement d'accord et n'avaient pas de remarque à formuler.

14 cantons sont en principe d'accord ou n'ont pas de remarque sur le projet.

3.1 Dispositions de sécurité

Parmi les 21 participants qui se sont prononcés sur les dispositions de sécurité des voies de raccordement, 18 ont rejeté la proposition de l'audition. À noter que l'application des mêmes dispositions de sécurité que dans la législation ferroviaire est perçue comme un excès de réglementation disproportionné et qui entraîne inutilement des coûts. Dans les avis négatifs (par exemple PLR, BS, BL, SH, AG, UR, USAM, economiesuisse, VAP, UTP, CFF, RhB, CICDS, railCare, HANDELSchweiz), il est demandé d'appliquer des prescriptions moins sévères aux voies de raccordement.

3.2 Forme de l'allocation des fonds aux installations portuaires

Sur les seize participants qui se sont prononcés sur la question, neuf (PS, PLR, PDC, BS, BL, VAP, La Poste, UTP, Hupac) demandent que la construction d'installations portuaires en Suisse puisse bénéficier de contributions à fonds perdus. La disposition proposée lors de l'audition pour les installations portuaires [prêts conditionnellement remboursables] est considérée par 10 participants comme une contradiction avec l'égalité de traitement, voulue par le législateur, du mode de transport Navigation.

En revanche, la communauté d'intérêt IG Private Terminalbetreiber et, dans une prise de position commune, Swissterminal, TFG Transfracht et IMS RAIL Switzerland objectent qu'il ne se peut pas que des installations portuaires actuelles soient fermées pour des raisons d'urbanisme et qu'elles bénéficient en même temps de contributions à fonds perdus de la Confédération. Ils demandent donc que ces contributions d'investissement à la construction d'installations portuaires ne soient accordées que sous forme de prêts sans intérêts remboursables (au lieu de prêts conditionnellement remboursables).

3.3 Effet de performance accrue des installations de transbordement du TC renouvelées

Lors de l'audition, une condition indispensable au renouvellement d'installations de transbordement du TC (ITTC) qui recevaient des aides financières avant l'entrée en vigueur de la nouvelle ordonnance fut proposée (art. 5, al. 5, E-OTM) : il ne s'agirait désormais de verser des aides financières aux investissements que si ces aides se traduisaient par une augmentation des prestations. Plusieurs participants (par exemple USS, CFF, VAP, SEV) souhaitent une atténuation, c'est-à-dire une modification de cette réglementation considérée comme un nouvel « obstacle ». D'autres, par exemple ATE, CICDS, railCare, IG Private Terminalbetreiber; Swissterminal AG, TFG Transfracht et IMS RAIL Switzerland AG rejettent entièrement le nouvel alinéa.

3.4 Imputabilité des frais d'acquisition de terrain

Huit participants se prononcent explicitement sur la question des frais d'acquisition de terrain. Le PLR et l'USAM sont favorables à l'égalité de traitement entre ITTC et voies de raccordement, mais sans préciser si les frais d'acquisition de terrain doivent être imputables en règle générale.

BL propose que les frais d'acquisition de terrain des ITTC soient en principe imputables ; les CFF, le SEV et l'UTP sont du même avis mais proposent de rendre également imputables en principe les intérêts des droits de superficie.

VAP et La Poste recommandent de supprimer l'art. 7, al. 4, et proposent de délimiter désormais la portion de terrain qui concerne la voie de raccordement de l'ITTC.

3.5 Synchronisation avec l'adoption de la *conception relative au transport ferroviaire de marchandises*

La « conception relative au transport ferroviaire de marchandises selon l'art. 3 LTM » est mentionnée dans l'OTM en ce qui concerne le calcul des contributions d'investissement (art. 8) et l'ordre des priorités (art. 9). Plusieurs auteurs de prises de position (par exemple BL, SH, UR, USS, SEV, SVS) demandent comment ce critère sera traité, puisque les travaux de la conception visée à l'art. 3 LTM ne seront pas encore terminés à l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur le transport de marchandises. SH fait observer que le calcul des contributions d'investissement est très axé sur des objectifs de politique des transports et économiques, alors que les aspects territoriaux et environnementaux n'entrent pas explicitement dans le calcul.

De l'avis du PS et de l'ATE, la priorité devrait avant tout être accordée aux objectifs de politique des transports, de l'énergie et de l'environnement.

3.6 Recouvrement de contributions d'investissement

Divers participants (par exemple PLR, economiesuisse, VAP) souhaitent une pondération plus forte du principe de la vérité des coûts dans le recouvrement de contributions d'investissement. Ils font valoir que les recouvrements ne devraient pas aboutir à ce que des exploitants d'installations privées doivent rembourser des contributions sans qu'il y ait de leur part.

3.7 Participation de la Confédération aux commandes des cantons

Diverses associations du secteur agricole (USP, FSB, swissgranum, Économie forestière suisse, FSPC, ACCCS) demandent que les marchandises du secteur primaire puissent profiter pleinement de la possibilité légale de la commande. De plus, il faut trouver des solutions administratives simples pour faire collaborer les différents cantons et la branche ; les cantons concernés devraient pouvoir se grouper afin qu'il ne soit pas nécessaire que chaque canton remette isolément une demande de soutien ; de nombreuses lignes ferroviaires et leur desserte en fret par des trains marchandises de groupage traversent plusieurs cantons, c'est pourquoi ces participants ne trouvent pas opportun que des cantons présentent des demandes isolées.

3.8 Autres questions abordées

Généralités

Divers auteurs de prises de position (par exemple BLS, VAP, UTP) suggèrent de définir le terme « dispositif de raccordement » dans l'ordonnance.

Assurance responsabilité civile

Il est rappelé qu'une réglementation sur l'assurance responsabilité civile doit être intégrée dans l'ordonnance (CFF, UTP).

Accès non discriminatoire

Alors que SVS, CICDS, railCare et la CACF applaudissent expressément la disposition, UP fait remarquer qu'elle ne peut pas être intégralement mise en œuvre dans la filière pétrolière. VAP signale que cette obligation ne doit pas être mise en œuvre virtuellement/sur le plan théorique, mais seulement en cas de demandes concrètes d'accès au réseau.

Participation des chemins de fer raccordés aux frais de dispositif de raccordement

Les cas où les chemins de fer raccordés doivent aussi participer aux coûts des dispositifs de raccordement ne font pas l'unanimité. VAP, La Poste, UP et le PLR sont favorables à une participation aux frais de démantèlement, à condition qu'elle reflète la vérité des coûts. Mais ils refusent une participation aux coûts des *adaptations*, car ces dernières ne sont pas prévues par l'art. 18, al. 3, LTM. Dans l'autre camp, les CFF, le BLS et l'UTP souhaitent que les raccordés soient tenus de participer non seulement aux adaptations et au démantèlement, mais aussi aux renouvellements, lorsque le volume de trafic est inférieur aux prévisions (en dessous des quantités minimales). Ils suggèrent également de régler en détail, au niveau de l'ordonnance, à partir de quel écart par rapport aux quantités minimales et dans quelle mesure les raccordés doivent participer.

Dispositions finales

BS, BL et SVS proposent que l'on puisse choisir de traiter les demandes présentées à la Confédération avant l'entrée en vigueur de l'OTM selon l'ancien ou le nouveau droit.

4. Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Dans l'ensemble, 22 participants se sont prononcés sur les modifications proposées de cette ordonnance. Tous n'ont pas pris position dans chacune des réponses sur tous les points mentionnés ci-après en matière de remboursement de la RPLP relatif aux parcours initiaux et terminaux du transport combiné.

Deux participants (PS, SH) sont explicitement favorables à la limitation du remboursement de la RPLP sur les quantités transbordées entre rail et route et à l'exclusion des transports de la navigation sur le Rhin, alors que huit y sont explicitement défavorables (ASTAG, PDC, VAP, USAM, IG Private Terminalbetreiber, Swissterminal/TFG Transfracht/IMS). D'après eux, la réglementation devrait rester valable pour les transbordements entre la navigation rhénane et la route. SVS propose de supprimer purement et simplement la modification ou de traiter de la même façon les modes de transport bateau et chemin de fer.

La proposition d'audition de la motion Janiak 15.3627, à savoir limiter le remboursement de la RPLP aux transports à destination d'une ITTC située en Suisse, a essuyé un net refus. 14 avis demandent au contraire de continuer à intégrer les ITTC sises de l'autre côté des frontières (notamment Weil am Rhein) : PDC, PLR, ASTAG, VAP, SH, USAM, IG Private Terminalbetreiber, Swissterminal/TFG Transfracht/IMS, IHK, DB Netze, CICDS, railCare). Seuls deux participants (PS, transfair) sont d'accord sur la proposition de ne prendre en compte que les ITTC situées en Suisse.

Quatre participants (CICDS, railCare, ATE, SEV) sont explicitement défavorables à une réduction des montants de remboursement RPLP. Trois autres (UTP, CFF, RhB) proposent même de les augmenter, de sorte qu'ils soient proportionnels à la modification de la RPLP perçue.

5. Ordonnance sur les contenants de marchandises dangereuses

La société BAKO AG propose de renoncer à la révision de l'OCMD. Elle considère que les adaptations prévues sont trop ouvertes.

6. Autres ordonnances

Il n'y a pas eu de prise de position sur les autres ordonnances.