

Office fédéral des transports
Division Infrastructure
3003 Berne
Konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 10 décembre 2015

Audition sur la modification d'ordonnances en vue des instruments « Stratégie d'utilisation du réseau (STUR) » et « Plans d'utilisation du réseau (PLUR) » Prise de position de l'ATE Association transports et environnement

Chères Mesdames, chers Messieurs,

Nous vous remercions d'avoir invité notre organisation à prendre part à cette consultation et nous vous renvoyons volontiers nos remarques.

L'Association transport et environnement ne centre pas sa politique de transport seulement dans le domaine de la mobilité des personnes. Le transport de marchandises fait également partie de nos activités. Plus écologique, plus sûr, plus en ligne avec la politique climatique de la Confédération, plus adapté pour le transport sur longue distance de grandes quantités de marchandises, le transport de fret est à inciter et à développer, tant dans le trafic de transit, que dans la desserte à l'intérieure du pays.

En général, L'ATE soutient les modifications proposées. Assurer dans la planification de l'horaire des traces horaires pour le trafic marchandise est même un des principes directeurs de notre politique dans ce domaine. Ainsi, nous vous incitons à garder le texte proposé sans apporter de modifications. En particulier, nous insistons sur l'importance de **l'article 19a, al.3** de l'OCPF, car cet article garantit la commande à très courte terme du transport de marchandise. C'est une condition essentielle afin de répondre à la demande des entreprises transportant leurs marchandises sur rail.

Egalement important à nos yeux sont **les articles 9_c, al. 2 et art. 12, al. 1^{er} et 2**. Nous estimons qu'il soit important que l'OFT puisse exercer un rôle de surveillance afin que les capacités pour les trains marchandises soient garanties à moyen et à long terme. Le développement de l'offre pour le transport des voyageurs ne doit plus se faire au détriment du trafic de marchandises. Nous vous incitons notamment à envisager des voies de dépassement supplémentaires destinées à accueillir davantage de trains marchandise, notamment sur les tronçons le plus surchargés comme la ligne Lausanne-Genève, où l'on peut déceler des fortes opportunités notamment pour la desserte par rail des commerces et des industries de l'agglomération genevoise.

ATE Association transports et environnement

Nous avons néanmoins une remarque négative à vous faire parvenir. Cette consultation a été lancée en même temps que celle sur la réforme de l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Dans cette consultation était proposé, entre autres, la création du nouveau service d'attribution des sillons (SAS), ainsi que le renforcement de la commission d'arbitrage RailCom. À notre avis, il aurait été plus pertinent de regrouper ces différents éléments, ou de les intégrer dans la consultation comme propositions alternatives. Par exemple, on aurait pu envisager d'attribuer la compétence de délibérer sur les conflits d'octroi des sillons directement à la future RailCom. La création du nouveau SAS a également une influence dans l'organisation des horaires. Nous trouvons regrettable que ces multiples modifications se superposent sans qu'il y ait une coordination entre elles. Nous invitons les autorités fédérales à mieux coordonner les nombreuses consultations qui se déroulent en même temps et qui ont des effets sur le même domaine. De même, nous souhaitons que dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme OBI, la compétence de statuer sur les conflits d'attributions des sillons aux différentes typologies de trains soit donné à la future RailCom. Cela dans le but d'éviter une nouvelle procédure de modification seulement dans quelques mois.

Nous vous remercions de prendre en compte nos remarques et restons à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Avec nos meilleures salutations,

ATE Association transports et environnement



Caroline Beglinger
Co-Directrice