



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
Division Financement

Référence du dossier : 012.21/2011-10-06/313

OFT, février 2013

Construction et financement d'un corridor 4 m pour le fret ferroviaire sur l'axe du Saint-Gothard

Rapport sur les résultats de la consultation

22 février 2013



TABLE DES MATIÈRES

1	Situation initiale	3
1.1	Mandat	3
1.2	Exécution de la consultation	3
2	Evaluation des prises de position	4
2.1	Objectif général	4
	Question 1: Êtes-vous d'accord avec l'objectif général du projet soumis – la création de capacités supplémentaires pour le transport transalpin de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres ?	4
2.2	Mesures	5
	Question 2: Êtes-vous d'accord avec les mesures proposées en vue de l'aménagement d'un corridor 4 m en Suisse ?	5
	Question 3: Êtes-vous d'accord pour que la Confédération suisse ait la possibilité de préfinancer des mesures en Italie sur les lignes d'accès à la NLFA au moyen de prêts remboursables ?.....	7
	Question 4: L'offre de prestations réalisable avec la construction du corridor 4 m sur l'axe du St-Gothard permet-elle de répondre à la demande de sillons à grand gabarit ?	8
	Question 5: Estimez-vous aussi que l'emploi de nouveau matériel roulant pour le transport de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres n'est pas une variante à part entière à l'aménagement du profil d'espace libre et qu'il ne représente qu'une option de solution transitoire ?	10
	Question 6: Voyez-vous d'autres mesures qui permettraient de mieux atteindre l'objectif ?	11
2.3	Financement	12
	Question 7: Êtes-vous plutôt favorable à la solution proposée pour le financement ou à la solution de repli ?.....	12
	Question 8: Voyez-vous d'autres avantages, inconvénients ou répercussions de ces financements qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?	15
2.4	Autres questions	16
	Question 9: Êtes-vous d'accord avec les effets d'un corridor 4 m tels que le rapport explicatif les décrit ?.....	16
	Question 10: Voyez-vous d'autres effets dignes d'être mentionnés (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?	17
	Question 11 Êtes-vous favorable aux adaptations juridiques proposées ?	18
	Question 12: Votre opinion sur le projet changerait-elle si la réalisation du corridor 4 m était plus chère ou la mise en exploitation retardée?	20
	Question 13: Quelles autres remarques souhaitez-vous faire sur le projet mis en consultation ?	21
	Annexe 1: Liste des destinataires de la procédure de consultation	22
	Annexe 2: Construction et financement d'un corridor de 4 mètres pour le fret ferroviaire : catalogue de questions relatif à ce projet mis en consultation	27



1 Situation initiale

1.1 Mandat

Le 21 septembre 2012, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'ouvrir une procédure de consultation sur le projet de *construction et de financement d'un corridor 4 m pour le fret ferroviaire sur l'axe du Saint-Gothard*.

1.2 Exécution de la consultation

Les cantons, les partis politiques, les associations faïtières d'envergure nationale de l'économie, des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que les milieux intéressés ont été invités à la consultation, qui s'est déroulée du 21 septembre 2012 au 21 décembre 2012.

Sur les 104 destinataires, 57 ont répondu, et 24 autres organisations ont remis des prises de position spontanées. Il y a donc eu au total 81 prises de position.

	Invités à prendre position	Réponses
1. Cantons (y c. organisations cantonales)	29	27
2. Partis politiques	13	5
3. Associations faïtières d'envergure nationale des communes, des villes et des régions de montagne	3	3
4. Associations faïtières de l'Economie	11	5
5. Organisations	48	17
6. Prises de position spontanées	–	24
Total	104	81

La liste complète des destinataires et des prises de position reçues se trouve à l'annexe 1.



2 Evaluation des prises de position

Les participants à la consultation disposaient, pour prendre position (cf. annexe 2), d'un catalogue de questions qui contenait 13 questions regroupées en 5 rubriques : objectif général, mesures, financement, effets et adaptations juridiques. L'évaluation des prises de position suit la structure du questionnaire.

2.1 Objectif général

Question 1: Êtes-vous d'accord avec l'objectif général du projet soumis – la création de capacités supplémentaires pour le transport transalpin de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres ?

Avis général

Une très large majorité, représentée par 72 prises de position, est favorable à l'objectif général du projet. 2 participants le rejettent en principe sans indiquer de motif. 7 avis ne sont pas classables clairement.

Objectif général	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	25	5	42	72
Non	1		1	2
-			7	7
Total	26	5	50	81

Avis particuliers

72 participants ont répondu OUI :

Réponse OUI	Catégorie	Nombre
	Cantons	25 AI, LU, SZ, TG, BL, NW, GL, BS, NE, VD, ZG, SO, ZH, SH, GR, OW, AG, TI, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
	Partis	5 PEV, PRD, PDC, UDC, PS
	Autres	42 Travail Suisse, Infra, CTP, Comité Loetschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, CFF, Hupac, Initiative des Alpes, Lugano, DTAP, Sillon Suisse, UPSA, Comité Saint-Gothard, USIC, ASTAG, CargoForum, VAP, Gambarogno, Association des villes suisses, Constructionsuisse, Chiasso, Union suisse des arts et métiers, Ports du Rhin, ATE, ACS, SEV, Städte Allianz, Association des communes suisses, TCS, RAIPin, economiesuisse, FER, Routesuisse, USS, Balerna



Plusieurs cantons (BE, SH, TG, ZH) et organisations (CFF, Hupac, USIC, DTAP, Union suisse des arts et métiers, ACS) relèvent que les effets de la NLFA ne se déploieront entièrement que dans le cas d'un aménagement en corridor 4 m. Plusieurs prises de position motivent leur avis favorable par la nécessité de l'aménagement dans l'optique de l'objectif de transfert (AG, Constructionsuisse, CFF, Association des communes suisses, Association des villes suisses, SG, USS, PS, UR).

Le canton du Jura et l'organisation des transports RAIL 2000+ ont répondu **NON**. Ces deux instances sont opposées au corridor 4 m car elles estiment que les ressources qui seraient investies dans ce corridor sont plutôt nécessaires à des mesures importantes pour le transport des voyageurs et qu'il existe des solutions de transport de semi-remorques moins chères qui utilisent du matériel roulant innovant.

2.2 Mesures

Question 2: Êtes-vous d'accord avec les mesures proposées en vue de l'aménagement d'un corridor 4 m en Suisse ?

Avis général

A une claire majorité, les instances consultées (58) approuvent les mesures d'aménagement proposées. 5 prises de position sont des approbations conditionnelles. 4 participants à la consultation ne sont pas d'accord avec les mesures proposées, 14 ne se prononcent pas sur cette question.

Mesures	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	21	5	32	58
Oui, mais	1		4	5
Non	3		1	4
-	1		13	14
Total	26	5	50	81



Avis particuliers

58 participants ont répondu OUI :

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	21	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Partis	5	PEV, PRD, PDC, UDC, PS
Autres	32	Travail Suisse, Infra, CTP, Comité Loetschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, CFF, Hupac, Initiative des Alpes, DTAP, UPSA, ASTAG, Association des villes suisses, Constructionsuisse, Union suisse des arts et métiers, Ports du Rhin, ATE, ACS, SEV, Städte Allianz, Association des communes suisses, TCS, RAlpin, economiesuisse, FER, Routesuisse, USS

En principe, les avis sont favorables aux mesures d'aménagement, car celles-ci tiennent compte de l'objectif de transfert et parce que les tunnels de la NLFA peuvent atteindre leur but. L'organisation Pro Bahn est d'accord avec les mesures, mais regrette l'absence d'une solution à plus long terme et d'une conception convaincante.

L'accord est souvent subordonné à des conditions. Ainsi, les cantons de Schwyz, Nidwalden et Uri ainsi que le Comité Saint-Gothard soulignent que le transport des voyageurs ne doit pas subir de restrictions du fait de l'aménagement. Le canton du Tessin, trois communes (Agnò/Bioggio/Manno, Lugano, Gambarogno) et le Comité Saint-Gothard rejettent tout aménagement de la capacité des terminaux au Tessin. Ils n'accueillent favorablement les mesures prévues que si la partie de section via le faîte du Ceneri jusqu'au terminal de Lugano Vedeggio n'est pas aménagée, au motif que les terminaux du Tessin ne doivent servir qu'aux besoins régionaux et locaux. Un aménagement pour les transports internationaux ne fait pas de sens d'après eux et n'est admissible ni du point de vue économique ni du point de vue environnemental. L'infrastructure routière n'est pas compatible avec une augmentation des transports à partir de ces terminaux. De plus, ces zones sont intégrées dans les plans de développement en tant que zones d'une grande importance pour l'économie et la population du canton. Ces plans ne sont pas compatibles avec l'aménagement des terminaux. Le même point de vue est défendu dans environ 20 prises de position sur d'autres questions.

4 prises de position ont répondu **NON** (JU, VD, FR, RAIL 2000+).

Le canton de Fribourg motive son refus en déclarant que le projet doit être examiné de manière plus approfondie et justifié par des études comparatives. Le canton de Vaud fait observer qu'il faudrait d'abord utiliser les innovations dans le domaine du matériel roulant.



Question 3: Êtes-vous d'accord pour que la Confédération suisse ait la possibilité de préfinancer des mesures en Italie sur les lignes d'accès à la NLFA au moyen de prêts remboursables ?

Avis général

Une large majorité des prises de position (59) est d'accord. 7 participants sont contre. 15 ne se prononcent pas.

Financement préalable en Italie	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	24	3	32	59
Non	1	1	5	7
-	1	1	13	15
Total	26	5	50	81

Avis particuliers

59 participants ont répondu OUI :

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	24	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG
Partis	3	PRD, PDC, PS
Autres	32	Travail Suisse, Infra, CTP, Comité Loetschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, CFF, Hupac, Initiative des Alpes, Lugano, UPSA, Comité Saint-Gothard, CargoForum, VAP, Gambarogno, Association des villes suisses, Constructionsuisse, Union suisse des arts et métiers, Ports du Rhin, ATE, SEV, Städte Allianz, Association des communes suisses, RAlpin, FER, USS, economiesuisse

Les arguments de la majorité des participants sont diversifiés. La plupart mentionnent que l'aménagement en Italie est absolument nécessaire pour que le corridor 4 m puisse déployer tous ses effets au sens de l'objectif de transfert.

Sur les 57 participants partisans d'un prêt, 22 demandent explicitement que, dans le cas d'un financement préalable, le remboursement de l'Italie soit garanti. Il s'agit de 17 cantons (AI, LU, JU, TG, GL, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, AG, UR, SG, AR, GE, VS), de la CTP, de deux organisations (FER, USS) et de deux associations faitières (economiesuisse, Centre patronal).



Divers partisans ajoutent que dans le cas d'un prêt, les mesures et les délais devraient être garantis par l'Italie et réglementés. L'Italie devrait être tenue de commencer sans attendre à mettre en œuvre et à financer ces lignes d'accès (SZ, NW, UR, PS, Comité Saint-Gothard, SEV, FER, Pro Bahn).

Les deux Bâle et le Comité Saint-Gothard revendiquent que l'on mette tout en œuvre pour que le transport des marchandises ne s'arrête pas à la frontière suisse. Les cantons de Bâle et du Tessin, l'entreprise Hupac et le Comité Saint-Gothard mentionnent explicitement que la construction de terminaux au Tessin n'est pas une option (cf. question 1).

Economiesuisse ne cautionne le financement préalable en Italie que si cette mesure est intégrée dans les prochaines négociations bilatérales avec l'Union Européenne.

7 participants ont répondu **NON** (FR, UDC, Centre patronal, ASTAG, RAIL 2000+, Routesuisse, TCS). Le Centre patronal, l'ASTAG, Routesuisse et l'UDC considèrent le remboursement comme improbable. Le canton de Fribourg rejette le financement préalable au motif que les projets en Suisse devraient avoir la priorité. L'ASTAG et Routesuisse estiment qu'un prêt n'aurait aucune justification relevant de la gouvernance politique, de la politique financière ni de la politique d'Etat.

Sillon Suisse estime indispensable que le corridor ne se termine pas en Suisse, mais ne peut pas évaluer si un financement préalable est nécessaire.

Question 4: L'offre de prestations réalisable avec la construction du corridor 4 m sur l'axe du St-Gothard permet-elle de répondre à la demande de sillons à grand gabarit ?

Avis général

Environ la moitié des participants seulement a pris position sur cette question. Alors que 14 répondent par l'affirmative, 26 estiment que l'offre de prestations ne suffit pas.

Les mesures suffisent-elles?	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	2	1	11	14
Vraisemblablement			2	2
Non	18		8	26
Ne sait pas			1	1
-	6	4	28	38
Total	26	5	50	81



Avis particuliers

14 participants ont répondu OUI :

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	2	LU, TI
Partis	1	PRD
Autres	11	Infra, UTP, VSG, Litra, CFF, Hupac, Lugano, Sillon Suisse, Ports du Rhin, ATE, TCS

L'association faîtière Centre patronal et l'organisation FER ont répondu **VRAISEMBLABLEMENT**. Le Centre patronal explique qu'il est difficile de prévoir l'évolution du marché.

26 participants ont répondu **NON**.

Réponse NON		
Catégorie	Nombre	
Cantons	18	SO, AG, AI, AR, BL, BE, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Partis	0	-
Autres	8	CTP, Comité Loetschberg, BLS, SAB, Pro Bahn, Initiative des Alpes, Comité Saint-Gothard, RAlpin

Tous ceux qui refusent, à l'exception du canton de Schwyz et de l'organisation SAB, demandent un aménagement supplémentaire de l'axe du Loetschberg-Simplon. Cela permettrait de doubler l'axe pour constituer un itinéraire de dégagement (redondance fonctionnelle) en cas d'événements imprévus tels que la chute de rochers de 2012 à Gurtellen. Cet argument est également avancé par Infra, VSG, Litra, PDC et l'Association des villes suisses. Quelques prises de position demandent encore l'aménagement de terminaux à Domodossola, une augmentation des prestations à Iselle, Preglia et Domodossola, un doublement de la voie à Domodossola, des hausses de vitesse et suffisamment de croisements entre Domodossola et Novare sur 750 m de longueur.



Les participants mentionnent d'autres mesures telles que la construction de terminaux à Milano Smistamento, Piacenza, Brescia (Hupac) et Domodossola (PDC, RAlpin). Le Comité Saint-Gothard est d'avis qu'il manque des sillons pour le trafic total. Les communes de Lugano et de Gambarogno demandent quelles seront les conséquences sur le TRV. Le canton du Tessin et l'ATE estiment qu'il manque des capacités au nœud de Bellinzone, et les communes de Chiasso et de Balerna que l'on a trop peu pris en compte les conséquences de l'aménagement des ports de mer italiens (Gênes).

38 participants de la consultation **NE SE PRONONCENT PAS** sur la question.

Les cantons de Vaud et de Fribourg remettent en question la demande de trafic du corridor 4 m et ils désirent une analyse plus approfondie pour pouvoir évaluer cette question. Les organisations UPSA et ASTAG font remarquer que l'objectif de transfert ne sera de toute façon pas atteint.

Question 5: Estimez-vous aussi que l'emploi de nouveau matériel roulant pour le transport de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres n'est pas une variante à part entière à l'aménagement du profil d'espace libre et qu'il ne représente qu'une option de solution transitoire ?

Avis général

La majorité des prises de position (56) partage entièrement ou partiellement cet avis. 5 participants formulent un avis contraire, et 20 ne se prononcent pas.

Le matériel roulant, solution transitoire ?	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	21	4	31	53
À vérifier	2		1	3
Non	3		2	5
-	2	1	17	20
Total	26	5	50	81

Avis particuliers

42 participants ont répondu **OUI** : ils estiment que le nouveau matériel roulant n'est pas une solution de rechange par rapport au corridor 4 m, car de nombreuses questions techniques ne sont pas encore résolues : les capacités générées pourraient être insuffisantes, il faudrait éventuellement construire des terminaux spécifiques et l'aménagement du corridor 4 m pourrait être retardé par la baisse des ressources financières.



Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	17	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, TG, TI, VS, ZG
Partis	2	PEV, PRD
Autres	23	Infra, CTP, Comité Loetschberg, BLS, UTP, VSG, Centre Patronal, Pro Bahn, Hupac, UPSA, Comité Saint-Gothard, ASTAG, Association des villes suisses, Constructionsuisse, Union suisse des arts et métiers, Ports du Rhin, ACS, Städte Allianz, TCS, RAlpin, FER, Routesuisse, USS

11 prises de position répondent à la question par « **OUI, en complément** ».

Réponse OUI, en complément		
Catégorie	Nombre	
Cantons	2	SZ, UR
Partis	2	PDC, PS
Autres	7	CFF, Initiative des Alpes, Lugano, Sillon Suisse, ATE, SEV, economiesuisse

Divers milieux demandent des vérifications plus poussées pour savoir si le nouveau matériel roulant entrerait en ligne de compte comme solution de rechange (GE) ou comme complément (LU, SAB) au corridor 4 m. Il y a lieu de rechercher des ébauches de solution innovantes et efficaces.

5 participants ont répondu **NON** (JU, VD, FR, CargoForum, VAP). Les cantons de Fribourg et de Vaud voient dans la technologie Modalohr une solution à part entière et non un complément. CargoForum et VAP ne motivent pas leur réponse.

Question 6: Voyez-vous d'autres mesures qui permettraient de mieux atteindre l'objectif ?

Avis général

34 prises de position ne décrivent pas d'autres mesures. 20 prises de position contiennent des propositions de mesures d'amélioration et 3 participants répondent par l'affirmative sans faire de propositions précises. 24 participants de la consultation ne se sont pas prononcés.



Autres mesures				
	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	4	2	17	23
Non	20	1	13	34
-	2	2	20	24
Total	26	5	50	81

Les déclarations concernant l'**aménagement de l'axe du Loetschberg-Simplon** sont expliquées en détail à la question 4. 6 prises de position mentionnent comme mesure supplémentaire l'instauration d'une **bourse du transit alpin** (PS, USS, Agno/Bioggio/Manno, Initiative des Alpes, SEV, SAB).

Les prises de position du PS, du SEV, du BLS et de Hupac relèvent l'influence de la **réglementation du trafic routier**. Les conditions-cadre et les mesures de régulation du trafic routier de marchandises, entre autres les limites de poids ainsi que l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, doivent être maintenues. De plus, la RPLP apporte une contribution déterminante à la politique de transfert; il ne faut en aucun cas l'affaiblir (PS, SEV). 7 organisations environnementales demandent de fixer la hauteur et la largeur maximales admissibles des poids lourds à l'art. 9 de la loi sur la circulation routière (Initiative des Alpes, Médecins en faveur de l'environnement, Umverkehr, IG Westtangente, Birdlife Suisse, Greenpeace, Mountain Wilderness).

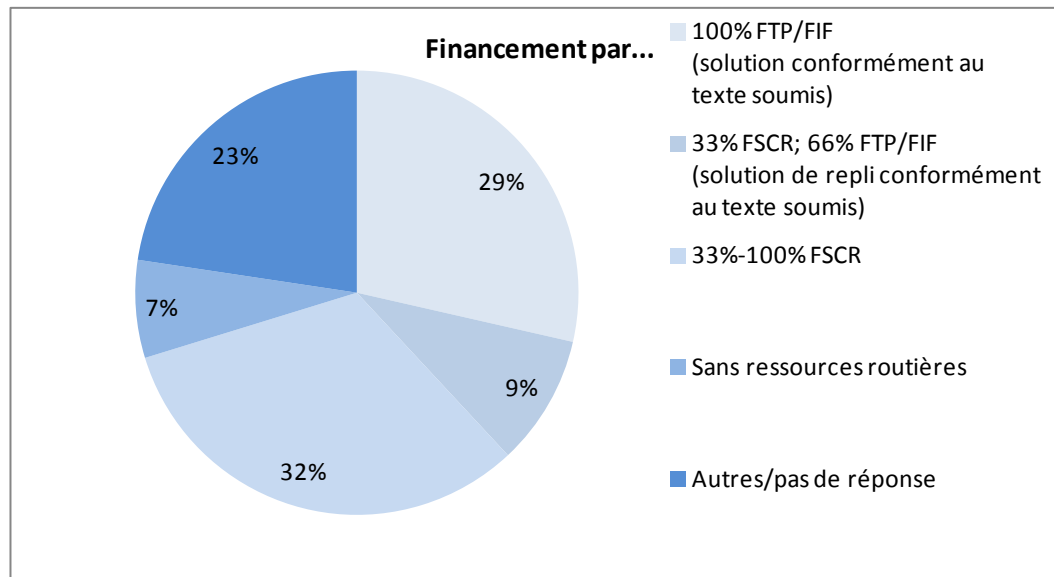
D'autres **mesures** sont proposées : la commune de Gambarogno souhaite une nouvelle liaison entre le portail Sud du Ceneri vers Luino pour délester la ligne du lac Majeur. L'Initiative des Alpes veut séparer le transport des voyageurs de celui des marchandises au tunnel du Bözberg. Le PS plaide pour un rejet du 2^e tube routier prévu au St-Gothard. Enfin, la commune de Gambarogno souhaite un pilotage macroéconomique, Hupac un prix du sillon stable, le PS de meilleurs sillons et le canton UR une offre commerciale concurrentielle.

2.3 Financement

Question 7: Êtes-vous plutôt favorable à la solution proposée pour le financement ou à la solution de repli ?

Avis général

Les avis sont très partagés sur la question du financement: 21 prises de position sont favorables à la proposition du Conseil fédéral d'un financement par les fonds FTP et FIF. 5 prises de position plaident pour la solution de repli avec un financement d'un tiers par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). 3 estiment les deux solutions faisables, 27 demandent une contribution plus élevée de la route d'au moins 50 %, dont 10 cantons qui préconisent un financement intégral par le FSCR. 6 prises de position rejettent l'alimentation du FIF par des ressources de la LuMin et, partant, le financement proposé du corridor 4 m par le FTP et le FIF.



Avis particuliers

Les diverses solutions de financement mentionnées dans les prises de position sont présentées ci-après.

FTP/FIF (solution conformément au texte soumis)

Environ un quart des prises de position (21) est favorable au financement proposé par le Conseil fédéral à l'aide des fonds ferroviaires FTP et FIF. Il s'agit de la DTAP et de 5 cantons (TG, GL, ZH, GR, AR), du PRD, de l'Union suisse des arts et métiers, de Travail Suisse et d'économiesuisse, ainsi que de 9 organisations (Litra, Infra, VSG, SAB, Constructionsuisse, Pro Bahn, CargoForum, VAP, TCS), de l'entreprise Hupac et de la commune de Gambarogno.

Les cantons de Zurich et des Grisons ainsi que Infra, SAB et Constructionsuisse donnent pour motif la lacune de financement que l'on craint pour le FSCR.

La DTAP, CargoForum et VAP partagent l'avis que la RPLP doit subventionner le rail, et l'impôt sur les huiles minérales la route. Le PRD refuse tout financement mixte qui serait au détriment de la transparence des coûts entre la route et le rail.

Travail Suisse et Litra se prononcent plutôt en faveur de la variante FTP/FIF. Mais ils trouvent également acceptable un financement par les ressources routières (FSCR).

Solution de repli

La solution de repli, à savoir un financement d'un tiers par le FSCR et de deux tiers par les fonds ferroviaires, obtient l'assentiment du canton de Neuchâtel, de la commune de Lugano, de l'UTP, des Ports du Rhin ainsi que de Städte Allianz. L'UTP et les Ports du Rhin jugent risqué un financement par le seul FTP/FIF.

Le PEV et le PDC ainsi que l'entreprise RAlpin se prononcent à la fois pour un financement par FTP/FIF et pour la solution de repli. Ils font dépendre leur préférence de l'issue de la discussion sur



FAIF et déclarent soutenir toute solution de financement qui atténue la concurrence pour les ressources de FAIF.

Financement de 33% à 100% par le FSCR

8 participants proposent, au lieu des deux variantes de financement proposées, une troisième variante formée d'au moins un tiers d'apports des ressources routières, sans préciser la part exacte (CTP, LU, SO, TI, VS, Association des villes suisses, Comité Loetschberg). Le canton de St-Gall propose d'imputer le financement à raison de 50% chacun au FTP/FIF et au FSCR. L'Association des villes suisses motive sa position par l'argument que le corridor 4 m déleste la route, mais que le transport des voyageurs sur le rail n'en profiterait pas. L'argument du Conseil fédéral selon lequel le financement doit passer par le FTP/FIF parce que le FSCR est menacé de lacune de financement n'est pas cohérent et doit donc être rejeté (CTP, SO, OW).

Financement de 66% à 100% par le FSCR

9 prises de position proposent une variante avec un financement d'au moins deux tiers d'apports routiers. Il s'agit de 3 cantons (BL, NW, BE), du PS, de l'USS, du Comité Saint-Gothard, du SEV, de l'Initiative des Alpes et d'ATE. Ils motivent cet avis par le délestage de la route, alors que le transport des voyageurs ne bénéficie d'aucun avantage. Le canton de Bâle-Campagne justifie aussi cette préférence par les parts de bénéfice de 1/3 pour le rail et 2/3 pour la route.

Financement à 100% par le FSCR

10 cantons (AI, SZ, JU, BS, VD, ZG, SH, UR, GE, OW) sont d'avis que l'aménagement d'un corridor 4 m doit être intégralement financé par des apports routiers. 4 cantons (AI, SZ, BS, UR) motivent cet avis par le délestage de la route. Les cantons de Zoug et de Schaffhouse considèrent que l'argument du Conseil fédéral (menace de lacune de financement dans le FSCR) n'est pas cohérent.

Financement FTP/FIF sans apports routiers

6 prises de position (UDC, Centre patronal, UPSA, ACS, Routesuisse et ASTAG) rejettent l'alimentation du FIF par des ressources de l'impôt sur les huiles minérales et, partant, le financement proposé du corridor 4 m par le FTP et le FIF. Leur motif est la lacune de financement du FSCR. Ces prises de position font observer que l'infrastructure ferroviaire est financée en grande partie par des produits du trafic routier (impôt sur les huiles minérales, RPLP) et que le rail ne participe au financement de sa propre infrastructure ni via le fonds FTP ni via le FIF.



Question 8: Voyez-vous d'autres avantages, inconvénients ou répercussions de ces financements qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?

Avis général

Environ la moitié des prises de position (44) voient de tels avantages, inconvénients ou répercussions. 11 prises de position n'en voient pas et 26 instances consultées ne se prononcent pas sur cette question.

Autres conséquences	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	18	2	24	44
Non	4	1	6	11
-	4	2	20	26
Total	26	5	50	81

Avis particuliers

Les participants suivants ont répondu **OUI** :

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	18	AI, SZ, JU, BL, NW, GL, BS, NE, ZG, SO, OW, AG, TI, UR, SG, BE, GE, VS
Partis	2	UDC, PS
Autres	24	Union suisse des arts et métiers, economiesuisse, USS, Gambarogno, Comité Loetschberg, UPSA, Comité Saint-Gothard, SEV, FER, UTP, Litra, ASTAG, TCS, Routesuisse, CTP, Association des villes suisses, Städte Allianz, Association des communes suisses, ATE, BLS, CFF, Hupac, Ports du Rhin, RAlpin

Sur les 44 prises de position qui contiennent une réponse affirmative, 18 participants estiment que le financement du corridor 4 m fait concurrence aux mesures de la LDIF et du projet FAIF. Il s'agit de 7 cantons (AI, SZ, JU, BS, AG, GE, VS), du PS, de l'association faîtière USS, de 5 organisations (Litra, Comité Loetschberg, Comité Saint-Gothard, SEV, ATE), de 3 entreprises (BLS, CFF, RAlpin) ainsi que de l'Association des villes suisses. La CTP, 5 cantons (ZG, SO, OW, UR, SG) ainsi que Städte Allianz et l'Association des communes suisses font observer que les questions de financement des terminaux ne doivent causer aucun retard des projets ZEB et PRODES. Plusieurs instances consultées déclarent qu'une éventuelle marge de manœuvre financière du FIF devrait bénéficier à des projets urgents du transport des voyageurs. La lacune de financement du FSCR est aussi mentionnée plusieurs fois à cet égard (Routesuisse, TCS, TI, UDC, Union suisse des arts et métiers).



11 participants ont répondu **NON**:

Réponse NON		
Catégorie	Nombre	
Cantons	4	TG, VD, GR, FR
Partis	1	PRD
Autres	6	Infra, VSG, SAB, Initiative des Alpes, Sillon Suisse, ACS

2.4 Autres questions

Effets

Question 9: Êtes-vous d'accord avec les effets d'un corridor 4 m tels que le rapport explicatif les décrit ?

Avis général

Aucun avis général clair ne ressort de la consultation sur cette question. 37 participants sont d'accord sur la description des conséquences d'un corridor 4 m. 32 prises de position ne se prononcent pas. Les 12 autres participants ont noté divers effets supplémentaires.

Avis particuliers

37 participants ont répondu **OUI** : le canton de Schwyz demande que les effets pendant la phase de travaux soient mieux explicités.

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	20	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
Partis	3	PRD, PDC, PS
Autres	14	CTP, Comité Loetschberg, BLS, UTP, SAB, CFF, Hupac, Sillon Suisse, Comité Saint-Gothard, Association des villes suisses, Ports du Rhin, ATE, Städte Allianz, RAlpin

4 participants (JU, Initiative des Alpes, UPSA, ACS) sont **EN PARTIE** d'accord. UPSA, ACS déclarent que l'objectif de transfert sera manqué quand même. L'Initiative des Alpes demande que l'aménagement soit accompagné d'une bourse du transit alpin.



L'ASTAG, le TCS et Routesuisse ont répondu **NON**. Tous donnent pour motif que l'objectif de transfert sera manqué de toute façon.

DIVERSES REMARQUES: 2 communes (Bellinzona, Gambarogno) demandent quels seront les effets sur le transport régional des voyageurs. Environ 10 instances consultées ont par ailleurs fait part de leurs craintes à ce sujet. 2 communes (Lugano, Gambarogno) déclarent qu'aucun terminal ne doit être construit au Tessin. Le canton d'Argovie souhaite avoir connaissance plus en détail des conséquences de la construction et de l'exploitation du corridor 4 m et demande que le canton puisse participer à l'élaboration. L'organisation de transports Pro Bahn déclare que l'exploitation devra couvrir ses frais.

Question 10: Voyez-vous d'autres effets dignes d'être mentionnés (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?

Avis général

Ici aussi, aucune unité ne se dégage. Alors que 27 prises de position contiennent diverses remarques à propos de conséquences possibles d'un corridor 4 m, 26 n'en font pas mention et 28 ne se prononcent pas.

Avis particuliers

26 participants ont répondu **NON**. La commune de Lugano déclare que, sans le corridor 4 m, il faudrait s'attendre à de graves conséquences négatives pour la circulation sur l'autoroute A2 et le canton du Tessin ainsi que pour l'environnement et la qualité de vie.

Réponse NON		
Catégorie	Nombre	
Cantons	16	AI, JU, TG, NW, NE, VD, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, AR, FR, BE, GE
Partis	2	PRD, PDC
Autres	8	Infra, CTP, VSG, CFF, Initiative des Alpes, Lugano, Sillon Suisse, Comité Saint-Gothard



27 participants ont fait mention de conséquences spécifiques que l'aménagement pourrait entraîner :

Redondance fonctionnelle

5 participants (BLS, Ports du Rhin, RAlpin, UTP, ATE) évoquent la redondance fonctionnelle des axes, déjà expliquée à la question 4.

Italie du nord ou Tessin

6 participants (SAB, Hupac, Union suisse des arts et métiers, UR, USS, VS) s'attendent à d'autres conséquences sur les autorités, l'économie et les riverains au Tessin et en Italie du nord. Pour le SAB, l'aménagement d'un corridor 4 m n'est pas judicieux s'il faut aménager des terminaux au Tessin. D'autres mentionnent à ce propos le financement préalable en Italie du nord comme un risque (UR, USS, Hupac, Comité Loetschberg, UR).

Transport des voyageurs

6 prises de position mentionnent des effets sur le transport des voyageurs. Le PEV et le canton d'Uri y voient un effet positif, car le projet permettra de faire circuler des trains à deux niveaux vers le Tessin. Quelques prises de position font toutefois observer qu'il n'y a pas actuellement d'acquisition de trains à deux niveaux pour le Tessin, de sorte que le transport des voyageurs ne profite pas du corridor 4 m. 4 participants (SZ, BL, BS, PS) craignent des restrictions en transport régional des voyageurs.

Lacune de financement FSCR

5 participants craignent une lacune de financement du FSCR (ASTAG, ACS, TCS, Routesuisse, UPSA) due à la solution de financement choisie.

Bruit et émissions

4 participants craignent des effets nocifs sur l'environnement (émissions, bruit) et sur la santé (Pro Bahn, Gambarogno, SEV, PS).

Adaptations juridiques

Question 11 Êtes-vous favorable aux adaptations juridiques proposées ?

Avis général

30 prises de position soutiennent l'adaptation prévue. 22 la soutiennent sous réserve des revendications qu'ils ont formulées à propos des mesures et du financement. Quelques uns de ces participants motivent leur refus par leur opposition soit à tout aménagement de terminaux au Tessin soit au financement par le FSCR.



Avis particuliers

30 participants ont répondu **OUI**. Le SEV et le PS soulignent que la solution financière doit être repensée. Le PRD demande l'adaptation du financement préalable in Italie et requiert entre autres une option de résiliation anticipée de la Suisse en cas de retard des travaux. L'Initiative des Alpes demande que les hauteurs et largeurs maximales autorisées des véhicules marchandises lourds soient régies par la législation routière.

Réponse OUI		
Catégorie	Nombre	
Cantons	6	TG, GR, AG, TI, AR, VS
Partis	3	PRD, PDC, PS
Autres	21	Infra, Comité Loetschberg, BLS, UTP, VSG, Centre Patronal, SAB, CFF, Hupac, Initiative des Alpes, Sillon Suisse, UPSA, Constructionsuisse, Union suisse des arts et métiers, Ports du Rhin, ATE, ACS, SEV, TCS, RAipin, FER

Les 22 prises de position suivantes contiennent des **RÉSERVES** aux adaptations de lois prévues, qui sont présentées ci-après.

Réponse sous réserve		
Catégorie	Nombre	
Cantons	11	AI, JU, ZG, SO, SG, OW, UR, SG, FR, BE, GE
Partis	1	UDC
Autres	10	CTP, Litra, Lugano, Comité Saint-Gothard, ASTAG, Gambarogno, Chiasso, Routesuisse, USS, Balerna

Mettre les ressources dans ZEB

9 prises de position motivent leur position de rejet des adaptations de lois proposées par le manque de ressources du fonds FTP. Ils demandent une augmentation de ce fonds à hauteur du montant requis pour le corridor 4 m, afin que les mesures de ZEB et de PRODES puissent être mises en œuvre dans les délais. 7 cantons (AI, ZG, SO, OW, UR, BE, GE), la CTP et le Comité Saint-Gothard sont du même avis.

Vérifier la solution de financement

7 participants refusent, car le texte soumis ne contient pas la solution de financement qu'ils avaient proposée. Il s'agit de 3 cantons (SH, SG, FR), de l'UDC, de l'ASTAG, de Routesuisse et de l'association faîtière USS. Les solutions de financement qu'ils proposent varient d'un participant à l'autre.



Ne pas aménager de terminaux au Tessin

3 communes (Gambarogno, Chiasso, Balerna) refusent toute augmentation de la capacité des terminaux au Tessin, c'est pourquoi elles émettent des réserves par rapport aux adaptations de lois (cf. aussi question 2).

Etat actuel des connaissances

Question 12: Votre opinion sur le projet changerait-elle si la réalisation du corridor 4 m était plus chère ou la mise en exploitation retardée?

Avis général

Une majorité nette (36) maintient sa position même en cas d'un retard ou d'un renchérissement, car le corridor 4 m et la politique de transfert sont prioritaires d'une manière générale. 8 participants posent certaines conditions. 9 participants réviseraient leur estimation.

Autres conséquences	Cantons	Partis	Autres	Total
Oui	1	0	8	9
Non	19	2	15	36
Non, sauf si	2	0	6	8
-	4	3	21	28
Total	26	5	50	81

Avis particuliers

36 participants maintiennent leur position et répondent donc **par la négative** à la question. Le motif avancé par 9 prises de position (TG, SH, GR, AR, PDC, Initiative des Alpes, Sillon Suisse, ATE, SEV) est que l'aménagement doit obligatoirement se réaliser rapidement. 6 participants (la CTP et les 5 cantons AI, ZG, SO, OW, BE) veulent mettre les ressources dans ZEB, comme divers cantons le réclament déjà à la question 11.

Réponse NON		
Catégorie	Nombre	
Cantons	19	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, UR, AR, BE, GE, VS
Partis	2	PRD, PS
Autres	15	Infra, CTP, Comité Loetschberg, VSG, Agno/Bioggio/Manno, Hupac, Initiative des Alpes, Lugano, Sillon Suisse, Comité Saint-Gothard, Gambarogno, Constructionsuisse, Union suisse des arts et métiers, ATE, SEV



8 participants subordonnent leur réponse négative à une condition. Les organisations des transports UPSA, ASTAG, ACS, TCS, Routesuisse changeraient d'avis si le FSCR était sollicité pour le financement. Selon les cantons d'Argovie et de St-Gall ainsi que l'Association des villes suisses, les mesures de ZEB et de PRODES ne doivent pas être retardées par le corridor 4 m.

9 prises de position ont répondu **OUI** et changeraient donc d'avis (JU, BLS, UTP, Centre patronal, SAB, Ports du Rhin, Städte Allianz, RAAlpin, FER). Le Centre patronal, le SAB, l'UTP, les Ports du Rhin et la FER déclarent qu'une forte augmentation des coûts ferait notamment pencher la balance.

Remarques

Question 13: Quelles autres remarques souhaitez-vous faire sur le projet mis en consultation ?

La plupart des remarques ont déjà été présentées dans les questions précédentes (par ex. aménagements de terminaux au Tessin, mesures de régulation en trafic routier). Certaines questions ne se rapportent que marginalement au corridor 4 m (par ex. les autres mesures d'aménagement au Wisenberg, au tunnel de l'Axen, la 3^e voie Tombine – Svitto; fonds de financement de l'infrastructure routière; indemnités d'exploitation en transport combiné). Certaines remarques ont trait à la conception globale et à l'exactitude des estimations. L'UTP, les Ports du Rhin, l'ATE, economiesuisse trouvent trop élevée l'estimation des coûts pour le tunnel du Bözberg. 3 cantons (BL, BS, FR) ainsi que l'association faîtière Centre patronal attendent l'élaboration d'une conception globale pour le corridor de fret européen (y c. terminaux). Le Centre patronal demande également une vue d'ensemble des investissements sur l'axe du Saint-Gothard. Le PRD propose de délibérer en même temps au Parlement de FAIF et de l'aménagement d'un corridor 4 m. Le canton d'Argovie fait déjà ses premières estimations du bruit, de l'élimination des déblais et de l'eau du massif/eau thermale. L'Association des communes suisses attend une coordination avec les communes pour les mesures à prendre sur le tracé en pleine voie qui ne sont pas localisées exactement dans le rapport.



Annexe 1: Liste des destinataires de la procédure de consultation

Abréviation	Expéditeur	Prise de position
1.	Kantone / Cantons / Cantoni	
ZH	Chancellerie d'Etat du Canton de Zurich	Oui
BE	Chancellerie d'Etat du Canton de Berne	Oui
LU	Chancellerie d'Etat du Canton de Lucerne	Oui
UR	Chancellerie d'Etat du Canton d'Uri	Oui
SZ	Chancellerie d'Etat du Canton de Schwyz	Oui
OW	Chancellerie d'Etat du Canton d'Obwalden	Oui
NW	Chancellerie d'Etat du Canton de Nidwalden	Oui
GL	Chancellerie d'Etat du Canton de Glaris	Oui
ZG	Chancellerie d'Etat du Canton de Zoug	Oui
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Oui
SO	Chancellerie d'Etat du Canton de Soleure	Oui
BS	Chancellerie d'Etat du Canton de Bâle-Ville	Oui
BL	Chancellerie d'Etat du Canton de Bâle-campagne	Oui
SH	Chancellerie d'Etat du Canton de Schaffhouse	Oui
AR	Chancellerie d'Etat du Canton d'Appenzell Rhodes extérieures	Oui
AI	Chancellerie d'Etat du Canton d'Appenzell Rhodes intérieures	Oui
SG	Chancellerie d'Etat du Canton de St-Gall	Oui
GR	Chancellerie d'Etat du Canton des Grisons	Oui
AG	Chancellerie d'Etat du Canton d'Argovie	Oui
TG	Chancellerie d'Etat du Canton de Thurgovie	Oui
TI	Chancellerie d'Etat du Canton du Tessin	Oui
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Oui
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Oui
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Oui
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Oui
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Oui
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics	Oui
KdK	Conférence des gouvernements cantonaux	Non
CDF	Conférence des directeurs cantonaux des finances	Non



2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale	
BDP	BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz / PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / Partito borghese democratico PBD	Non
PDC	PDC Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero	Oui
PRD	PRD. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali	Oui
SPS	PS Suisse Sozialdemokratische Partei der Suisse / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero	Oui
UDC	UDC Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro	Oui
CSP-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden	Non
CSVP	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	Non
PEV	PEV Evangelische Volkspartei der Schweiz / PEV Parti évangélique suisse / PEV Partito evangelico svizzero	Oui
Grüne	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero	Non
GB	GB Grünes Bündnis / AVeS: Alliance Verte et Sociale / AVeS: Alleanza Verde e Sociale	Non
GLP	Verts libéraux Suisse	Non
Lega	Lega dei Ticinesi	Non
MCR	Mouvement Citoyen Romand (MCR)	Non

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna	
Association des communes suisses	Association des communes suisses	Oui
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne	Oui
Association des villes suisses	Association des villes suisses	Oui



4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
	economiesuisse	Oui
SGV	Schweizerischer Union suisse des arts et métiers (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Oui
	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori	Non
SBV	Suisse. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)	Non
Baumeisterverband	Schweizerischer Baumeisterverband / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori	Non
SBV	Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) / Associazione svizzera dei banchieri (ASB)	Non
USS	Suisse. Gewerkschaftsbund (USS) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)	Oui
KV Suisse	Kaufmännischer Verband Suisse (KV Schweiz) Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse) / Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera)	Non
	Travail.Suisse	Oui
	Centre Patronal	Oui
UNIA	Syndicat UNIA	Non

5.	Organisationen / organisations / organizzazioni	
Initiative des Alpes	Initiative des Alpes, comité d'initiative	Oui
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile	Oui
ACS	Automobile Club de Suisse	Oui
VSAI	Auto-suisse, Association importateurs suisses d'automobiles	Non
BLS	BLS SA	Oui
CSV	Club des sans voiture	Non
	Coop Suisse	Non
Post	La Poste suisse	Non
	Equiterre	Non
EV	Union Pétrolière	Non
FRC	Fédération romande des consommatrices	Non
SEV	Syndicat du personnel des transports	Oui
	Comité Saint-Gothard	Oui
	GS1 Suisse	Non
Hupac	Hupac SA	Oui



Litra	Service d'information pour les transports publics	Oui
IGöV	Communauté d'intérêts transports publics	Non
CI CDS	Communauté d'intérêts commerce de détail Suisse	Non
	Conférence des conservateurs et conservatrices suisses de monuments	Non
KF	Konsumentenforum	Non
LRS	Les Routiers Suisse	Non
	Action libérale	Non
	Comité Loetschberg	Oui
	Coopérative Migros	Non
	Fédération Suisse des Amis de la Nature	Non
Pro Bahn	Pro Bahn Suisse	Oui
	Oustrail	Non
SSP	Syndicat suisse des services publics	Non
ASEP	Association suisse des professionnels de l'environnement	Non
CFF	Chemins de fer fédéraux	Oui
SVS	Association Suisse de navigation et d'économie portuaire	Non
LSPN	Ligue suisse pour la protection de la nature (pro natura)	Non
ASTAG	Association suisse des transports routiers	Oui
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports	Non
ASST	Association suisse des Sciences des transports	Non
Spedlogswiss	Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique	Non
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	Non
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz	Non
FRS	Fédération routière suisse	Oui
	Syna	Non
SSC	Swiss Shipper's Council	Non
TCS	Touring Club Suisse	Oui
	Transfair	Non
UTP	Union des transports publics	Oui
VAP	Association des chargeurs	Oui
UPSR	Union des professionnels suisses de la route	Non
ATE	Association Transports et Environnement	Oui
WWF	World Wildlife Fund Suisse	Non



6.	Prises de position spontanées	
	Fédération Infra	Oui
	Communes de Agno/Bioggio/Manno	Oui
	Commune de Bellinzona	Oui
	Commune de Lugano	Oui
	Commune de Gambarogno	Oui
	Commune de Chiasso	Oui
	Commune de Balerna	Oui
DTAP	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement	Oui
	Städte Allianz	Oui
VSG	Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées	Oui
USIC	Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils	Oui
	IG Westtangente	Oui
	Constructionsuisse	Oui
	Mountain Wilderness	Oui
	Médecins en faveur de l'environnement	Oui
	Umverkehr	Oui
	Birdlife Suisse	Oui
	Greenpeace	Oui
	Sillon Suisse /TrasseCH	Oui
	Ports du Rhin	Oui
	RAlpin SA	Oui
	RAIL 2000+	Oui
	CargoForum	Oui
Fer	Fédération des Entreprises Romandes	Oui



Annexe 2: Construction et financement d'un corridor de 4 mètres pour le fret ferroviaire : catalogue de questions relatif à ce projet mis en consultation

Objectif général

- 1) Êtes-vous d'accord avec l'objectif général du projet soumis – la création de capacités supplémentaires pour le transport transalpin de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres ?

Mesures

- 2) Êtes-vous d'accord avec les mesures proposées en vue de l'aménagement d'un corridor 4 m en Suisse ?
- 3) Êtes-vous d'accord pour que la Confédération suisse ait la possibilité de préfinancer des mesures en Italie sur les lignes d'accès à la NLFA au moyen de prêts remboursables ?
- 4) L'offre de prestations réalisable avec la construction du corridor 4 m sur l'axe du St-Gothard permet-elle de répondre à la demande de sillons à grand gabarit ?

Autres mesures :

- 5) Estimez-vous aussi que l'emploi de nouveau matériel roulant pour le transport de semi-remorques d'une hauteur aux angles de quatre mètres n'est pas une variante à part entière à l'aménagement du profil d'espace libre et qu'il ne représente qu'une option de solution transitoire ?
- 6) Voyez-vous d'autres mesures qui permettraient de mieux atteindre l'objectif ?

Financement

- 7) Êtes-vous plutôt favorable à la solution proposée pour le financement ou à la solution de repli ?
- 8) Voyez-vous d'autres avantages, inconvénients ou répercussions de ces financements qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?



Autres questions

Effets :

- 9) Êtes-vous d'accord avec les effets d'un corridor 4 m tels que le rapport explicatif les décrit ?
- 10) Voyez-vous d'autres effets dignes d'être mentionnés (pour la Confédération, les cantons, les communes, l'économie nationale etc.) qui ne sont pas pris en compte dans le rapport ?

Adaptations juridiques :

- 11) Êtes-vous favorable aux adaptations juridiques proposées ? *Cf. chapitre 2*

Etat actuel des connaissances:

Le rapport explicatif du projet à mettre en consultation représente l'état actuel des connaissances. Vu l'urgence – le financement doit entrer en vigueur à partir de 2014 afin que le corridor soit mis en exploitation en 2020 –, la consultation a lieu avant l'achèvement de l'avant-projet des CFF sur le corridor 4 m. Suivant les conclusions de ce dernier, le projet peut encore subir des modifications en termes de solutions de rechange, de coûts et de date de mise en exploitation.

- 12) Votre opinion sur le projet changerait-elle si la réalisation du corridor 4 m était plus chère ou la mise en exploitation retardée?

Remarques

- 13) Quelles autres remarques souhaitez-vous faire sur le projet mis en consultation ?