

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure rail (SIS)

Adaptations et compléments 2022,
26.01.2022

Rapport explicatif



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des transports OFT

Office fédéral du développement territorial ARE

Impressum

Editeur

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral du développement territorial (ARE)

Cartes

SIRKOM Sàrl, Wünnenwil
Cartes reproduites avec l'autorisation de swisstopo © 2022 swisstopo

Traductions et correction

Services linguistiques OFT

Citation

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC:
Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, adaptations et compléments 2022, Berne

Distribution

Le rapport peut être téléchargé gratuitement sous www.bav.admin.ch
Version allemande: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2022
Version italienne: Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2022

01.2022

Table des matières

1 Objet et déroulement de la procédure	2
1.1 Point de départ de la planification	2
1.2 Déroulement de la planification	4
2 Pesée des intérêts	6
3 Résultats de la collaboration et de la consultation	7
3.1 Introduction	7
3.2 Propositions dans le cadre de la première consultation sur les adaptations 2021 du SIS	7

1 Objet et déroulement de la procédure

1.1 Point de départ de la planification

Situation initiale

D'après l'art. 13 de la loi sur l'aménagement du territoire¹, la Confédération établit les bases qui lui permettent d'exercer ses activités ayant des effets sur l'organisation du territoire. Le 12 avril 1995, le Conseil fédéral a mis en vigueur le Plan sectoriel AlpTransit, lequel a été révisé le 30 avril 1996 et le 15 mars 1999.

En septembre 2002, les plans sectoriels Rail/TP et Route ont été mis en consultation simultanément. Au vu des prises de position reçues, le Conseil fédéral a décidé de réunir les plans sectoriels de toutes les infrastructures des transports en un Plan sectoriel des transports supramodal.

Plan sectoriel des transports

Partie Programme et parties Mise en œuvre

Le Plan sectoriel des transports est formé d'une partie stratégique (partie Programme) et des parties Mise en œuvre, spécifiques aux modes de transport. Le Plan sectoriel des transports, partie Programme, a été mis en vigueur pour la première fois le 26 avril 2006 par le Conseil fédéral. Les parties Mise en œuvre, spécifiques aux modes de transport du Plan sectoriel des transports, ont été progressivement élaborées puis mises à jour.

Afin de répondre aux défis actuels en terme d'environnement et de territoire, mais aussi de mieux intégrer les différentes décisions politiques (PRODES rail, PRODES routes nationales, cofinancement des projets du programme en faveur du trafic d'agglomération), la Confédération a remanié la partie Programme du Plan sectoriel des transports, désormais intitulée « Mobilité et territoire 2050 ». Ce document a été élaboré par l'ARE en collaboration avec les offices du DETEC concernés (OFAC, OFEV, OFROU, OFT). Les cantons, villes et communes ont par ailleurs été consultés. Mobilité et territoire 2050 constitue l'instrument de coordination de la Confédération englobant tous les modes de transport. Cet outil de coordination territorial et environnemental des infrastructures au niveau national comprend une partie Vision ainsi que des principes d'action concrétisés territorialement dans les douze territoires d'action au sens du Projet de territoire Suisse. Mobilité et territoire 2050 définit des principes pour une bonne collaboration entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes et pour gérer les conflits entre objectifs. Ce document est entré en force sur décision du Conseil fédéral le 20 octobre 2021.

Partie Mise en œuvre pour l'infrastructure ferroviaire

Le 8 septembre 2010, le DETEC a approuvé le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS) qui met à jour le Plan sectoriel AlpTransit. De plus, le SIS a été complété par les projets relevant du plan sectoriel, déjà décidés par la Confédération et le Parlement, du message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (R-LGV)² et du message sur la vue d'ensemble FTP³.

Entre-temps, de nouvelles planifications de projets relevant du plan sectoriel sont parvenues à une maturité suffisante pour donner lieu à une adaptation de leurs fiches d'objet du SIS ou à la création de nouvelles fiches. Les adaptations et compléments 2011 mis en vigueur par le Conseil fédéral le 16 décembre 2011 contiennent un nouveau chapitre 4.10 Alimentation

¹ RS 700

² FF 2004 3531

³ FF 2007 7217

électrique dans la partie conceptionnelle et des adaptations des fiches d'objet 3.1 Région de Berne, 7.1 Rigi et 7.2 Axen/Uri ainsi que de nouvelles fiches d'objet 3.4 Bern - Solothurn et 5.4 Gambarogno.

Le 19 janvier 2011, le Conseil fédéral a décidé d'opposer un contre-projet direct à l'initiative de l'Association Transports et Environnement (ATE) « Pour les transports publics » par le message⁴ portant sur « le règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure du rail, FAIF. Ce contre-projet contient entre autres le Programme de développement stratégique (PRODES), précédemment Rail 2030, qui prévoit le perfectionnement de l'infrastructure ferroviaire. Le message FAIF a été approuvé par le peuple suisse lors de la votation populaire du 9 février 2014. Les adaptations apportées en 2015 au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS4) s'articulaient autour de trois priorités: les phénomènes de résonance dans le réseau du courant de traction à 132 kV, la mise à jour de plusieurs chapitres dans la partie conceptionnelle et l'actualisation et le développement des fiches d'objet. Les objets concernant la thématique de la résonance, l'interopérabilité, le rendement énergétique ainsi que la modification de l'état de coordination «en coordination réglée» de 5 objets et la prise en compte de 3 nouveaux projets ont été mis en vigueur par le Conseil fédéral le 4 décembre 2015.

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail a été une nouvelle fois mis à jour en 2018 (SIS 5). Ces modifications se sont articulées autour de trois axes: l'intégration du réseau électrique stratégique 2030 des CFF ainsi que la priorisation des zones de conflits pour l'utilisation de câbles dans le cadre de la problématique de la résonance, la mise à jour de plusieurs chapitres dans la partie conceptionnelle et l'actualisation des fiches d'objet dont l'intégration d'un projet d'atelier à l'ouest de Berne pour la fiche 4.1. Le Conseil fédéral a approuvé les adaptations 2018 le 7 décembre 2018.

La Confédération, par l'intermédiaire du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail,

- informe l'opinion publique des objectifs, des principes et des priorités de la Confédération dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire ;
- coordonne les projets d'infrastructure du rail avec d'autres modes de transport et avec le développement territorial visé ;
- fixe la marche à suivre dans la planification de l'infrastructure ferroviaire au niveau fédéral et
- fournit des indications d'objet spatiales en donnant des instructions de coordination pour l'infrastructure ferroviaire.

Adaptations et mises à jour 2021

Les adaptations et complément 2021 du SIS constituent une révision d'ampleur et concernent tant la mise à jour de chapitres de la partie conceptionnelle que les projets et leurs états de coordination représentés dans les fiches d'objet.

La mise à jour de la partie conceptionnelle concerne les thèmes suivants :

- Prise en compte des projets issus du message PRODES EA 2035 ayant des effets considérables sur le territoire et l'environnement,
- Mise à jour de chapitres de la partie conceptionnelle et des états de coordination des projets représentés dans les fiches d'objets,
- Prise en compte de la partie Programme du Plan sectoriel des transports adoptée par le Conseil fédéral le 20 octobre 2021.

⁴ FF 2012 1371

Autres parties Mise en œuvre

Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure aéronautique, a été mis en vigueur le 18 octobre 2000. Depuis, en 2002, seize séries de fiches d'objet ont été adoptées. Le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure navigation, a été mis en vigueur le 4 décembre 2015. La partie Route a été approuvée le 27 juin 2018. Elle est actuellement en cours de révision.

1.2

Déroulement de la planification

Déroulement de la planification matérielle

Les travaux des adaptations et mises à jour 2021 du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, ont commencé au début de l'année 2019. Les deux principaux objectifs de cette adaptation du SIS sont d'une part une meilleure adéquation avec la partie Programme du Plan sectoriel des transports qui a été révisée en 2021 et d'autre part la mise à jour des fiches d'objets en tenant compte des analyses de pertinence des projets selon le message PRODES 2035.

Première consultation sur les adaptations et compléments 2021

La première consultation des cantons selon l'art. 19 OAT a eu lieu du 21 septembre 2020 au 23 décembre 2020. Une consultation supplémentaire a été réalisée pour le canton du Tessin du 7 juin au 6 septembre 2021 concernant l'intégration d'un nouveau projet dans la fiche d'objet 6.1 Raum Bellinzona.

Deuxième consultation

Avant que le Conseil fédéral ne se prononce sur les adaptations et mises à jour 2021 du SIS, les cantons ont eu la possibilité, conformément à l'art. 20 OAT, de relever les contradictions qui subsisteraient encore avec leur planification directrice. Cette consultation des cantons a eu lieu du 25 octobre 2021 au 19 novembre 2021.

Coordination au sein de la Confédération

L'Office fédéral des transports a élaboré le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, avec le concours de l'ARE. Les services fédéraux réunis au sein de la Conférence de la Confédération pour l'organisation du territoire ont été consultés.

Collaboration avec les cantons et les entreprises de transport

La majeure partie des modifications du SIS concernait en la mise à jour des chapitres de la partie conceptionnelle prenant en compte l'actualisation des documents de base et la mise à jour des fiches d'objet selon l'état des planifications en cours.

En premier lieu, les séances avec la

Conférence suisse des aménagistes cantonaux (COSAC) et les cantons du 6 et 27 septembre 2019 ont eu pour but d'informer les différents acteurs des modifications du SIS et d'organiser le Tour de Suisse prévu pour en discuter.

Le premier Tour de Suisse s'est déroulé de septembre à novembre de la même année en parallèle des ateliers de l'ARE dédiés à la révision de la partie Programme afin de faire le lien entre le SIS et cette dernière. Ce Tour de Suisse a été organisé selon les Territoires d'action définis dans le Projet de territoire suisse. Lors de ces séances, l'analyse de pertinence de tous les projets de PRODES 2035 a été présentée et les cantons ont disposé de tous les documents d'analyse pour favoriser la transparence du processus. Il y a eu 19 projets supplémentaires à ajouter dans le SIS 6 suite à l'analyse de pertinence. Les cantons ont ensuite pu faire des remarques par écrit à l'OFT.

Suite à une phase de remaniement, un deuxième Tour de Suisse aurait dû avoir lieu en mars et avril 2020. En raison de la situation sanitaire, cet échange s'est fait par correspondance.

Durant la période de mars à mai 2021, un élément supplémentaire concernant l'atelier CFF d'Arbedo-Castione a été ajouté en collaboration avec le canton du Tessin et les CFF.

Première consultation sur les adaptations et mises à jour 2021 du SIS

La première consultation des cantons selon l'art.19 OAT s'est déroulée du 21 septembre au 23 décembre 2020. Les cantons ont été invités à ouvrir la consultation aux services régionaux et communaux et à assurer l'information et la participation de la population. Suite à cette consultation, des éléments de la partie conceptionnelle et des fiches d'objet ont été remaniés.

2 **Pesée des intérêts**

Une pesée des intérêts spécifique au projet s'est déroulée entre les différents niveaux de planification. Elle est présentée dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, dans les motivations des principes (pour la partie conceptionnelle) et dans chacun des projets (pour les fiches d'objet).

3 Résultats de la collaboration et de la consultation

3.1 Introduction

Remarques préliminaires

La partie Infrastructure rail du Plan sectoriel des transports prend en compte, dans le cadre de la consultation selon l'article 19 OAT, les intérêts fondamentaux des cantons et de la population en ce qui concerne le contenu du plan sectoriel.

Les plans directeurs cantonaux adoptés par le Conseil fédéral lient la Confédération en ce qui concerne la coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire. Les objectifs, principes et priorités de la partie Infrastructure rail sont compatibles avec les contenus correspondants de tous les plans directeurs cantonaux.

Les autres contenus de plans directeurs ou de projets d'agglomération ainsi que les revendications des services spécialisés cantonaux émises dans le cadre de la collaboration à la partie Programme du Plan sectoriel des transports ont pu être pris en compte partiellement.

3.2 Propositions dans le cadre de la première consultation sur les adaptations 2021 du SIS

Prises de position reçues

26 cantons et 36 autres acteurs (entreprises de transport, organisations, partis politiques locaux, particuliers) ont remis une prise de position dans le cadre de la consultation. Les tableaux ci-après montrent comment les requêtes des cantons, des communes et du public ont été prises en compte.

Propositions générales

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Des cantons et acteurs proposent des remarques d'ordre rédactionnel et des précisions.	BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, SG, VD, ZH, ZG, SOB	Les précisions et adaptations d'ordre rédactionnel qui améliorent la compréhension sont reprises.
Un canton relève l'absence du CEVA dans les cartes fournies.	GE	Le layer géré par swisstopo sera mis à jour.
Certains cantons demandent de coordonner le SIS avec la stratégie RAIL 2050.	VS, GR	Cela sera réalisé lors de la prochaine adaptation du SIS.
Un canton demande des précisions sur les états de coordination.	TI	Cette description des états de coordination est inscrite dans la partie 5 du SIS.

Des cantons demandent si la partie Programme et le SIS sont coordonnés.	SO, ZG	Le SIS reprend la partie Programme du Plan sectoriel des transports. Les deux documents sont coordonnés. L'annexe démontre la mise en œuvre des principes du SPV dans les chapitres du SIS.
Certains cantons demandent une meilleure prise en compte des aspects territoriaux et environnementaux dans PRODES.	BE, SZ	L'OFT en prend connaissance.
Deux cantons expliquent que certaines parties liantes ne sont pas colorées.	AG, BE	L'OFT en prend note et effectue la modification.
Un canton explique qu'il était difficile d'être consulté sur le SIS et sur la Partie Programme en parallèle.	AG	L'OFT comprend le canton et le remercie de sa flexibilité. Une meilleure coordination sera assurée à l'avenir.
Un canton salue la coordination entre la partie Programme et le SIS.	BS	L'OFT prend connaissance et remercie le canton.
Un canton formule des offres ferroviaires futures.	SO	L'OFT propose au canton que ce projet soit proposé par le canton lors de la prochaine étape de PRODES.
Un canton propose des mesures très détaillées dans le domaine de l'environnement.	FR	L'OFT en prend connaissance mais fait remarquer que ce niveau de détail n'est pas celui du SIS.
Un canton propose d'intégrer des principes généraux et émet des réflexions sur le fret dans le SIS ainsi que sur la stratégie du Conseil fédéral.	FR	L'OFT en prend connaissance. Les objectifs en matière de stratégie pour la coordination entre aménagement du territoire et transports ont été validés à travers la partie Programme du Plan sectoriel des transports.
Un canton regrette que le SIS ne reflète pas les ambitions fédérales de doubler les parts modales du rail pour 2050.	FR	Le SIS n'est pas l'instrument adéquat pour ces réflexions mais un outil d'aménagement du territoire.
Un canton regrette que le SIS devienne trop généraliste et complique le travail des planificateurs de l'offre.	FR	Le SIS n'est pas un instrument de planification de l'offre mais un outil d'aménagement du territoire définit dans la LAT.
Un canton déplore que la directive sur la pertinence ne soit pas été publiée.	BE	L'OFT s'en excuse et la publiera après l'approbation du SIS. Toutefois, dans le cadre de la collaboration selon l'art. 18 OAT, tous les cantons ont reçu la nouvelle directive.
Un canton signifie que le Projet de territoire Suisse n'est pas contraignant pour les cantons et signale son incohérence avec la Partie Programme.	FR	Le SIS est un outil d'aménagement du territoire définit dans la LAT. Il est également lié à la partie Programme validée par le Conseil fédéral.
Un canton souligne le SIS n'a pas d'incompatibilité avec le plan directeur.	VS	L'OFT en prend connaissance.

Un canton souligne le déficit du SIS dans la prise en compte des aspects environnementaux et territoriaux.	BE	L'OFT en prend connaissance. Le SIS a un certain degré de détail qui ne permet pas de prendre en compte certains aspects environnementaux et territoriaux.
Certains cantons soutiennent le développement de l'offre des trains de nuit.	VD, GE	L'OFT en prend connaissance.
Certains cantons trouvent que le Guide du trafic grandes lignes devrait être révisé avec les cantons dans le cadre de la prochaine étape de PRODES.	BE, ZG	L'OFT prend note de la demande du canton mais informe que le SIS n'est pas l'instrument pour la révision de cette directive.
Une entreprise propose d'intégrer les terminaux d'intérêt surpa-régional dans le SIS.	CFF	L'OFT précise que les bases de planification pour ce domaine sont la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises et les plans directeurs cantonaux. (cf. lettre OFT 18.09.2020)
Une entreprise demande que le SIS tienne compte des conséquences financières sur le matériel roulant. Elle demande également que le SIS tienne compte des objectifs des temps de réduction de parcours.	CFF	L'OFT rappelle que le SIS n'est pas l'instrument approprié pour répondre à ces demandes mais un outil d'aménagement du territoire qui assure la coordination en amont des effets des projets sur l'environnement et le territoire.
Une entreprise demande une plus grande flexibilité dans l'attribution des critères de pertinence.	CFF	L'OFT prend connaissance de la remarque et explique que la définition des critères se trouve dans la directive officielle qui sera cependant révisée en 2022.
Une entreprise demande de prendre en compte les projets privés dans le tableau.	SOB	L'OFT rappelle que ce tableau se base sur les arrêtés fédéraux dans le cadre des financements pour les projets PRODES EA 25, 35 et 1 ^{er} degré d'urgence.
Une entreprise fait des considérations sur le développement du système ferroviaire de transport en relation avec une meilleure utilisation de l'offre.	SOB	L'OFT en prend connaissance.
Une entreprise fait des remarques concernant une amélioration des réductions de temps de parcours.	SOB	L'OFT en prend connaissance et rappelle que ce chapitre sera retravaillé et mis en lien avec RAIL 2050 lors d'une prochaine modification du SIS.

Propositions concernant les chapitres 1, 2, 5 et les annexes

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
--------------------	----------------	--------------------------------

Chapitre 2.2 : un canton demande si le frein à la spéculation foncière était un objectif de la révision de la LAT.	AG	L'OFT en prend connaissance et précise que la LAT a été révisée afin de freiner le gaspillage du sol et la spéculation foncière.
Chapitre 5.1 : un canton demande que le SIS soit coordonné avec les objets en coordination réglée des plans directeurs cantonaux.	ZG	Le SIS ne contient que les projets de compétence fédérale et qui remplissent les critères de pertinents.

Propositions concernant le chapitre 3

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Un canton propose d'inscrire les objets de protection cantonaux.	BE	Selon son mandat, le SIS tient compte seulement des objets de protection nationaux. Toutefois, ces éléments sont pris en compte dans la planification de détail.
Certains cantons demandent que la phrase «n'est pas systématiquement orienté sur la demande» dans le cadre des principes de planification soit supprimée.	SO, BE	L'OFT effectue la modification en accord avec la partie Programme.
Chapitre 3.1 : un canton émet des considérations sur le système Wako afin de réduire les temps de parcours.	VD	L'OFT prend connaissance de ces considérations.
Chapitre 3.1 : un canton propose que le chapitre tienne compte de la stratégie RAIL 2050.	LU	L'OFT remercie le canton et informe que la stratégie RAIL 2050 est en cours d'élaboration. Lors de la prochaine adaptation du SIS, ce chapitre sera modifié et la prendra en compte.
Chapitre 3.1 : un canton demande que la priorité de l'entretien sur la construction devrait s'appliquer seulement aux routes et non au rail.	NW	L'OFT prend connaissance mais rappelle que cette priorisation est inscrite dans la LCdF.
Chapitre 3.2 : un canton demande des précisions concernant le terme « zones d'attraction métropolitaine ».	VD	L'OFT informe que des précisions pour ce terme se trouvent dans le guide « Adéquation du futur développement ferroviaire avec les objectifs du développement territorial » sur le site de l'ARE.
Chapitre 3.2 : un canton propose d'ajouter une coordination avec la navigation.	BS	L'OFT prend connaissance mais informe que cette coordination est spécifique à une région en Suisse et le chapitre 4.5 Transport de marchandises détaille cette coordination.

Chapitre 3.3 : Quelques cantons font des références et demandes de modifications concernant les principes de planification de l'infrastructure ferroviaire et de la stratégie à long terme Rail.	GR, TG, BL	L'OFT est conscient de cette référence à la stratégie à long terme Rail et modifiera le chapitre lors d'une prochaine adaptation du SIS dès que la stratégie RAIL 2050 sera validée. Actuellement, certains inputs ont été réalisés en lien avec la partie Programme du Plan sectoriel des transports.
Chapitre 3.3 : un canton demande qu'un terme soit mis en avant vis-à-vis des autres dans le cadre du chapitre mise à profit des capacités des infrastructures existantes.	ZH	L'OFT prend connaissance et informe que l'ensemble des termes ont la même priorité.
Chapitre 3.3 : un canton propose une meilleure description concernant la pondération pour le choix des emplacements.	BE	L'OFT prend connaissance et fait une indication sur l'OAT car la référence de l'article était tronquée.
Chapitre 3.3 : un canton propose de préciser les rôles du canton dans les matériaux d'excavation.	TI	L'OFT informe que l'OLED précise les rôles et responsabilités du canton comme indiqué dans le texte.
Chapitre 3.3 : un canton propose de supprimer un mot concernant la responsabilité d'exploiter les installations de déchets.	AG	L'OFT prend connaissance et rappelle que selon l'OLED la responsabilité appartient aux cantons.
Chapitre 3.3 : un canton demande une précision concernant la définition de la phrase « Maîtrise du volume du trafic avec d'autres modes de transport »	BS	Dans le cadre des procédures existantes, la Confédération, les cantons et les communes appliquent des méthodes permettant une évaluation précoce des projets du point de vue de la mobilité globale et leur accordent plus de poids. Ils étudient des alternatives (par exemple absorption du volume de trafic grâce à d'autres modes de transport).
Chapitre 3.3 : un canton propose que la fixation d'un emplacement pour une installation marchandises se réalise dans le plan directeur cantonal.	ZG	L'OFT rappelle que la phrase concernée se réfère au SIS et aux emplacements d'intérêt national pertinents pour le SIS. Pour les projets non pertinents, il est juste que la coordination se fasse dans le plan directeur cantonal.
Chapitre 3.3 : un canton signale une erreur dans la citation d'un article de loi.	AG	La proposition est reprise et le texte modifié.
Chapitre 3.4 : quelques cantons émettent des critiques concernant le chapitre 3.4 qui concerne la coordination entre Urbanisation et Transports.	BL, GR, SO, SZ, ZG	Les remarques des cantons ont été analysées et les paragraphes liants ont été adaptés selon les principes validés de la partie Programme du Plan sectoriel des transports.

Chapitre 3.4 : quelques cantons soulignent que le succès de la coordination entre Urbanisation et Transports passe par une bonne coordination entre les cantons et la Confédération.	GR, SZ, TG, ZH, LU	L'OFT les remercie et continuera à assurer une bonne coordination avec les cantons.
Chapitre 3.4 : un canton demande si la partie bleue est liante entre les autorités.	VD	L'OFT répond par l'affirmative.
Chapitre 3.4 : un canton explique que le chapitre 3.4 doit tenir compte des responsabilités en matière d'aménagement du territoire pour les autorités.	AG	Le chapitre est modifié selon la version de la partie Programme du plan sectoriel et en tenant compte de ces responsabilités.
Chapitre 3.5 : un canton propose qu'un projet se situe en dehors des SDA.	ZG	L'OFT indique que des mesures de compensation existent. C'est pour cela que le terme « in der Regel » est utilisé.
Chapitre 3.5 : un canton fait un complément concernant le risque d'accident majeur.	VD	L'OFT informe qu'un chapitre est dédié à cette problématique (4.6).

Propositions concernant le chapitre 4

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Chapitre 4.1 : des cantons proposent d'intégrer des projets supplémentaires dans le tableau du chapitre 4.1.	BE, BL, FR, GR, LU, SO, SG, TG	Les adaptations et compléments 2021 comprennent les projets contenus dans le SIS 2018 et les projets de PRODES EA 2035 qui ont été analysés selon la directive sur la pertinence. Les projets du 2 ^e degré d'urgence ne sont pas pertinents pour le SIS
Chapitre 4.2 : certains cantons demandent d'ajouter des offres supplémentaires au tableau du chapitre.	SO, BE, GR, TG	L'OFT rappelle que ce tableau se base seulement sur les offres définies dans le cadre du message PRODES EA 2035. Les outils STUR et PLUR ⁵ sont les instruments officiels en matière d'offres pour les cantons.
Chapitre 4.3 : quelques cantons expriment des considérations sur la thématique des offres de transport en réseau.	VD, ZG, TG, LU	Le chapitre se base sur les principes définis dans le cadre de la partie Programme validée par le Conseil fédéral en 2021.
Chapitre 4.4 : des cantons expriment des considérations sur les enjeux liés à la multimodalité.	VD, GR, ZH	L'OFT prend connaissance de ces considérations.

⁵ STUR: stratégie d'utilisation du réseau ; PLUR: plans d'utilisation du réseau

Chapitre 4.5 : un canton demande que des installations marchandises soient inscrites sur la carte.	VD	Ces dernières sont inscrites dans une fiche d'objet.
Chapitre 4.6 : certains cantons demandent pourquoi la carte concernant l'assainissement phonique n'est plus présente dans le SIS.	VD, VS	La 1 ^{re} étape des mesures d'assainissement est terminée et la carte n'est donc plus présente dans le SIS 6. Les compléments dans le texte expliquent les prochaines étapes.
Chapitre 4.7 : un canton émet des considérations concernant sa situation urbanistique et le risque d'accident majeur.	VD	L'OFT rappelle que les outils principaux dans la coordination entre l'aménagement du territoire et le risque d'accident majeur sont définis dans l'OPAM. Le SIS n'est pas l'instrument de mise en oeuvre pour cette problématique. Ce chapitre a pour vocation de traiter de la thématique de manière globale concernant les types de risques et les cantons concernés. Voir également: Guide de planification Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs.
Chapitre 4.7 : un canton propose d'ajouter une ligne OPAM à la carte.	VD	La ligne est déjà présente sur la carte.
Chapitre 4.8 : un canton constate que l'ETCS Level 2 n'a pas permis d'améliorer la capacité sur le réseau.	VD	L'OFT prend connaissance du regret du canton.
Chapitre 4.9 : Un canton demande que seuls les projets de lignes de transport d'électricité pertinents soient représentés sur la carte.	SO	Si un projet de ligne de transport d'électricité est pertinent, il est inclus dans la partie Fiches d'objet. L'analyse des projets se fait dès que le propriétaire de l'infrastructure contacte l'OFT pour un projet de construction/ remplacement de ligne.

Propositions concernant les fiches d'objet

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Des cantons et acteurs proposent de préciser le contenu de certaines fiches d'objet ou d'ajouter des compléments textuels.	AG, BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, SO, TG, TI, VD, ZH, CFF, Stadt Wil	Les précisions et adaptations d'ordre rédactionnel sont reprises. Les propositions de fond sont examinées et acceptées le cas échéant. Dans le cas contraire, la demande n'est pas reprise étant donné que la description actuelle de la mesure est compréhensible.

Certains cantons ou acteurs proposent de changer l'état de coordination des projets du SIS.	ZG, CFF	Les propositions sont analysées selon l'état d'avancement des projets. Si nécessaire, l'état de coordination est adapté.
Deux cantons signalent des différences d'état de coordination entre plan sectoriel et plan directeur cantonal.	OW, NW, ZG, TI	Le traitement de l'art. 5 OAT a lieu en fonction des exigences spécifiques mentionnées dans les plans sectoriels de la Confédération et dans les plans directeurs cantonaux. Pour le Plan sectoriel des transports, le Conseil fédéral a fixé le traitement de l'art. 5 OAT dans la partie Programme. Les indications sur l'état de la coordination correspondent aux exigences de l'art. 5 OAT et sont mises à jour périodiquement. Il peut donc y avoir des différences d'état de la coordination de projets entre le plan directeur et le plan sectoriel. Ce type de différence n'est pas en contradiction avec l'art. 20 OAT.
Un canton demande d'inscrire une coordination avec une entreprise privée.	SZ	L'OFT en prend connaissance mais rappelle que ce niveau de coordination se situe dans une planification ultérieure et pas au niveau du plan sectoriel.
Un canton fait des considérations concernant un programme d'agglomération.	SG	L'OFT en prend connaissance mais signifie que le SIS n'est pas l'instrument approprié pour inscrire cette considération.
Certains cantons et acteurs font des remarques concernant la partie introductive des territoires d'action.	SG, AR, CFF	Cette partie introductive des territoires d'action est reprise selon la partie Programme du plan sectoriel validée par le Conseil fédéral en 2021
Un canton fait une remarque concernant un projet inscrit dans la partie introductive qui est supprimé.	SG	L'OFT signifie que ce projet est supprimé car il est en « situation initiale » et n'a plus besoin d'être indiqué dans le SIS
Un canton prend connaissance de la prise en compte d'un projet dans le SIS.	NE	L'OFT en prend connaissance.
Un canton propose de préciser le texte avec une coordination avec les forêts avoisinantes.	ZH	L'OFT en prend connaissance et rappelle que les dispositions légales sur les forêts s'appliquent dans la planification du projet.
Un canton propose de supprimer une place d'installation ainsi qu'une	SZ	La proposition est reprise.

carrière étant donné que ces emplacements ont été renaturalisés.		
Des cantons proposent d'intégrer un projet dans le SIS qui n'est pas dans les planifications fédérales actuelles (PRODES 2035 et 1 ^{er} degré d'urgence).	GL, SO, GR	L'OFT indique que ce projet ne dispose pas du degré de maturité nécessaire pour une prise en compte dans le SIS et propose aux cantons que ce projet soit proposé par les cantons dans la prochaine étape de PRODES.
Un canton propose d'intégrer comme partenaire une entreprise dans la fiche d'objet.	ZH	L'OFT signifie que seuls les propriétaires d'infrastructures sont inscrits comme partenaires dans les fiches d'objets.
Un canton fait observer que les portails d'un tunnel ne sont pas encore fixés.	NE	L'OFT en prend connaissance et explique que le niveau de coordination en cours ne donne pas un caractère fixe au projet.
Certains cantons signalent que les préoccupations des communes doivent être prises en compte dans la suite d'un projet.	TI, SO	L'OFT en prend connaissance et en tient compte dans la planification ultérieure.
Un canton signifie qu'une coordination pour un objet environnemental devra être réalisée dans la planification ultérieure.	SZ	L'information est indiquée dans la fiche d'objet.
Quelques organisations émettent des considérations sur la planification d'un projet dans la région zurichoise.	GLP/Verts libéraux Winterthur Quartierverein Dättneu HNM Winterthur IG Försterhaus Grüne/Verts Winterthur GWG Winterthur SVP/UDC Winterthur FDP/PLR Winterthur Forum Architektur Winterthur ATE Zürich	L'OFT en prend connaissance pour la planification ultérieure mais précise que ces considérations ne peuvent être réglés au niveau d'un plan sectoriel. Ces éléments doivent être réglés avec l'entreprise et le canton/la commune dans la planification de détail du projet. Les oppositions doivent être traitées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.
Un entreprise regrette la modification d'une phrase dans une fiche d'objet suite à la demande du canton et de la commune pour un projet en PAP.	BLS	L'OFT prend connaissance mais rappelle que la phrase reflète la position de la commune et du canton en toute transparence.

Des organisations émettent des considérations sur la planification d'un projet.	ATE Ticino, SVI	L'OFT prend connaissance pour la planification ultérieure mais ceux-ci ne peuvent être réglés au niveau d'un plan sectoriel. Ces éléments doivent être réglés avec l'entreprise et le canton dans la planification de détail du projet.
Une association luttant contre le bruit émet des considérations sur les nuisances sonores d'un projet.	Vorstand Verin Lärm Weg	L'OFT en prend connaissance pour la suite du projet.
Une commune demande qu'une indication soit ajoutée concernant la coordination entre un projet et un marécage.	Gemeinde Rifferswil	L'indication est présente dans la fiche.
Une commune demande que des indications concernant les emplacements d'un chantier ainsi que le transport de matériaux soient inscrites dans une fiche d'objet.	Gemeinde Baar	L'OFT en prend connaissance et inscrira ces emplacements une fois que la planification pour ce projet sera plus avancée. La fixation de ces emplacements relève cependant de la compétence cantonale.
Une commune fait des considérations sur un projet autoroutier à intégrer.	Gemeinde Walchwil	Le SIS s'occupe de l'infrastructure du rail et non des routes.
Une organisation demande que des considérations soit faites pour le projet CST.	Cargo sous terrain	Le SUG est en cours d'élaboration et c'est ce dernier qui réglera la coordination avec le projet CST.
Une commune s'oppose à un projet.	Gemeinde Ingenbohl	La procédure d'approbation permet de tenir compte et de traiter les oppositions des particuliers. Le SIS n'est pas l'instrument adéquat.
Un canton demande d'intégrer un projet supplémentaire au SIS qui est classé en 1 ^{er} degré d'urgence.	VD	L'OFT signifie que ce projet a été analysé pour une intégration dans le SIS. Selon la directive relative à l'examen de la pertinence des projets, celui-ci ne remplit pas les critères pour être pris en compte dans le SIS.
Des cantons et acteurs proposent d'intégrer des projets supplémentaires au SIS.	BE, BS, NW, SO, VD, ZG, SZ, CFF, Erich Schmied	Les projets sont analysés selon la directive sur la pertinence afin de savoir si ceux-ci sont pertinents ou non pour une intégration dans le SIS. Dans certains cas, une indication est ajoutée dans le texte si le projet a une conséquence sur un projet inscrit dans le SIS. Dans d'autres cas, le projet non pertinent pour le SIS est pris en compte dans le plan directeur cantonal.

Un canton propose d'intégrer un ou des projets au SIS.	GE	Après analyse, le projet n'est pas pertinent pour une intégration dans le SIS.
Un canton et un acteur proposent d'intégrer un projet au SIS étant donné qu'il fait l'objet d'une étude en cours.	GE, CFF	L'étude en cours ne dispose pas du degré de pertinence requis pour intégrer le SIS et n'est pas inscrite dans les mesures infrastructurelles de PRODES EA 2035. Toutefois, une indication est ajoutée dans le document.
Un canton propose d'intégrer un projet situé à l'étranger.	SH	Pour le SIS, le principe de territorialité est appliqué. Pour les projets ferroviaires transfrontaliers, les pays voisins prennent part à la planification ferroviaire.
Un canton indique qu'un projet est en procédure d'approbation des plans.	SG	L'OFT rappelle que cette indication est déjà inscrite dans la fiche.
Un canton propose d'intégrer un projet provenant de RAIL 2000 dans le SIS.	FR	Le projet en question, comme les autres projets RAIL 2000 qui n'ont pas pu être réalisés, ont été reconsidérés et remplacés avec la décision sur l'étape d'aménagement PRODES 2025. Ces projets ne font plus partie de la planification de la Confédération. Toutefois, le canton est libre d'inscrire le projet dans son plan directeur cantonal qui sera soumis à l'approbation de la Confédération.
Un canton et un acteur proposent d'ajouter les haltes en tant que projet dans les fiches d'objet.	SO, CFF	Les haltes ne sont pas pertinentes dans la fiche d'objet mais sont citées dans ladite fiche et dans la partie conceptionnelle.
Un canton et un acteur proposent que les projets des plans directeurs cantonaux soient intégrés dans le SIS.	GR, CFF	L'OFT en prend connaissance mais rappelle que seuls les projets de compétence fédérale et remplissant les critères de la directive sur la pertinence sont intégrés au SIS. Dans la plupart des cas, une annotation est inscrite dans les indications si un projet cantonal a une incidence sur un projet du SIS.
Divers acteurs font des propositions d'offres à intégrer dans le SIS.	SOB, Citrap Vaud, Hanspeter Krummenacher, Initiative Bodensee-S- Bahn, Paul Stopper, Xaver	L'OFT rappelle que le SIS n'est pas un instrument qui concerne les offres de transports mais un outil d'aménagement du territoire qui s'occupe de la coordination en amont des conséquences sur l'environnement et le territoire. Les

	Theiler, Conrad Wagner, Regio AR-SG-Bodensee	offres de transports doivent être coordonnées dans les étapes d'aménagement ultérieures de PRODES.
Un canton confirme le choix d'un emplacement pour un atelier dans son canton.	TI, Studio legale Gianoni, Studio Pelli & Associati, Pietro Gazzoli, Arnaldo Gianini, AMICA, Arbedo- Castione	L'OFT prend acte de la confirmation du choix du canton et prend connaissance des courriers transmis en annexe par les communes, privés et associations.

4 Résultats de la deuxième consultation

Lors de la seconde consultation prévue à l'art. 20 OAT, les cantons sont invités à signaler d'éventuelles contradictions entre le projet et les plans directeurs cantonaux approuvés par le Conseil fédéral.

Tous les cantons ont fait parvenir une prise de position. Il a ainsi été possible de constater qu'il n'y a pas de contradiction entre les adaptations du Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, et les plans directeurs cantonaux approuvés par le Conseil fédéral.

Aucune demande de conciliation au sens de l'art. 20 OAT n'a été faite. Dans leurs prises de position, plusieurs cantons ont formulé des objections matérielles. Dans la mesure où la Confédération a déjà examiné ces objections, des commentaires se trouvent aux chapitres précédents.

<i>Proposition</i>	<i>Auteurs</i>	<i>Type de prise en compte</i>
Des cantons proposent de compléter la partie introductive des territoires d'action.	AI, VD	Cette partie introductive des territoires d'action est reprise selon la partie Programme du plan sectoriel validée par le Conseil fédéral en 2021.
Un canton fait une remarque sur une amélioration de l'offre qui ne devrait pas être mise en situation initiale dans la partie introductive du territoire d'action.	SG	Le projet mentionné est actuellement en service. Toutefois, si dans le futur le projet d'offre devrait correspondre à une nouvelle infrastructure, cette dernière serait analysée pour une entrée dans le SIS.
Des cantons demandent de reprendre des projets qui sont inscrits dans son plan directeur cantonal et qui ne sont pas dans le SIS.	SG, GE, GL, VD	Ces projets sont classés comme non pertinents pour le SIS selon la directive sur la pertinence pour une intégration des projets dans le SIS. Toutefois, l'OFT informe que le canton a la liberté d'inscrire ce projet dans son plan directeur afin d'assurer la coordination territoriale.
Un canton signale des différences d'état de coordination entre Plan sectoriel et plan directeur cantonal.	BE, NW, TI	Le traitement de l'art. 5 OAT a lieu en fonction des exigences spécifiques dans les plans sectoriels de la Confédération et dans les Plans directeurs cantonaux. Pour le Plan sectoriel des transports, le Conseil fédéral a fixé l'interprétation de l'art. 5 OAT dans la partie Programme. Les indications sur l'état de la coordination sont mises à jour périodiquement. Il peut donc y avoir des différences d'état de la coordination de projets entre plan directeur et Plan sectoriel. Ce type de différence n'est pas en contradiction avec la planification directrice au sens de l'art. 20 OAT.

Des cantons proposent d'intégrer des projets supplémentaires dans le tableau du chapitre 4.1 ou dans les fiches d'objet.	GL, LU, SO, VD	Les adaptations et compléments 2021 comprennent les projets contenus dans le SIS 2018 et les projets de PRODES EA 2035 qui ont été analysés selon la directive sur la pertinence. Les projets du 2 ^e degré d'urgence ne sont pas pertinents pour le SIS.
Certains cantons demandent d'ajouter des offres supplémentaires au tableau du chapitre 4.2.	BE, FR, TG	L'OFT rappelle que ce tableau se base seulement sur les offres définies dans le cadre du message PRODES EA 2035. Les outils STUR et PLUR sont les instruments officiels en matière d'offres pour les cantons.
Des cantons proposent des remarques d'ordre rédactionnel et des précisions.	AG, AI, BE, BS, GR, SO, VD, VS ZH	Les précisions et adaptations d'ordre rédactionnel sont reprises.
Des cantons soulignent un développement de certains projets et proposent des modifications rédactionnelles et des changements de coordination.	AG, BE, BS, GR, LU, VD	Les propositions sont analysées et les textes ainsi que les cartes sont mis à jour.
Un canton souligne qu'il ne prévoit pas d'installations de garage sur son territoire.	NW	L'OFT en prend connaissance.
Certains cantons proposent d'ajouter les haltes en tant que projet dans les fiches d'objet.	SO	Les haltes ne sont pas pertinentes dans la fiche d'objet mais sont citées dans la fiche et dans la partie conceptionnelle.
Quelques cantons demandent que certains projets en Ausgangslage soient supprimés suite à l'approbation du Conseil fédéral.	BE, GR	L'OFT confirme que ces projets seront supprimés après l'approbation du Conseil fédéral.
Des cantons font des remarques concernant le sous-chapitre de la partie conceptionnelle traitant des matériaux d'excavations.	TI, VD	L'OFT informe que l'OLED est le document qui précise les rôles et responsabilités des cantons et des entreprises. Le SIS y fait référence.
Un canton propose que des discussions concernant un nouvel atelier et sa pertinence pour le SIS soient étudiées.	VD	L'OFT informe le canton que les discussions sont en cours avec l'entreprise de transport et le canton. L'objectif est de créer des conditions-cadres pour une analyse multicritères sur les différentes variantes en tenant compte de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Cette analyse fera partie de la directive sur la pertinence par rapport au SIS qui sera révisée en 2022.

Un canton émet des considérations sur la thématique du risque d'accidents majeurs dans le chapitre 2.	BS	L'OFT indique que le thème est traité dans le chapitre 4.7. L'OPAM est le document officiel qui règle cette thématique.
Un canton propose d'intégrer une mesure concernant la pollution lumineuse et son impact sur la biodiversité.	FR	L'OFT en prend connaissance mais fait remarquer que ce niveau de détail n'est pas celui du SIS.
Un canton propose d'intégrer des principes généraux et émet des réflexions sur le fret dans le SIS ainsi que sur la stratégie du Conseil fédéral.	FR	L'OFT en prend connaissance. Les objectifs en matière de stratégie pour la coordination entre aménagement du territoire et transports ont été validés à travers la partie Programme du Plan sectoriel des transports.
Un canton regrette que le SIS devienne trop généraliste et complique le travail des planificateurs de l'offre.	FR	Le SIS n'est pas un instrument de planification de l'offre mais un outil d'aménagement du territoire défini dans la LAT.
Un canton signifie que le Projet de territoire Suisse n'est pas contraignant pour les cantons et signale son incohérence avec la Partie Programme.	FR	Le SIS est un outil d'aménagement du territoire défini dans la LAT, il est également lié à la partie Programme validée par le Conseil fédéral.
Un canton propose d'intégrer un projet provenant de RAIL 2000 dans le SIS.	FR	Le projet en question, comme les autres projets RAIL 2000 qui n'ont pas pu être réalisés, ont été reconsidérés et remplacés avec la décision sur l'étape d'aménagement PRODES 2025. Ces projets ne font plus partie de la planification de la Confédération. Toutefois, le canton est libre d'inscrire le projet dans son plan directeur cantonal qui sera soumis à l'approbation de la Confédération.
Un canton ne souhaite pas d'extension de sillons marchandises sur son territoire au profit des sillons voyageurs.	FR	L'OFT prend connaissance de la considération cantonale.
Un canton souligne que le chapitre concernant les nuisances sonores ne répond que partiellement aux demandes émises lors de la 1 ^{ère} consultation.	VS	La 1 ^{re} étape des mesures d'assainissement est terminée et la carte n'est donc plus présente dans le SIS 6. Les compléments dans le texte expliquent les prochaines étapes. L'outil de coordination pour cette thématique est la LBCF.

Annexe 1

Liste des participants à la première consultation sur les adaptations 2021 du SIS

Cantons

AG	Argovie	JU*	Jura	TI	Tessin
AI*	Appenzell Rhodes extérieures	LU	Lucerne	UR*	Uri
AR*	Appenzell Rhodes intérieures	NE	Neuchâtel	VD	Vaud
BL	Bâle-Campagne	NW	Nidwalden	VS	Valais
BS	Bâle-Ville	OW	Obwalden	ZG	Zoug
BE	Berne	SG	St-Gall	ZH	Zurich
FR	Fribourg	SH	Schaffhouse		
GE	Genève	SO	Soleure		
GL	Glaris	SZ	Schwyz		
GR	Grisons	TG	Thurgovie		

*Les cantons marqués d'un * n'ont pas formulé de remarques.

Organisations et associations

Entreprises de transport :

- CFF
- SOB
- BLS
- RhB

Personnes privées :

- Erich Schmied
- Hanspeter Krummenacher
- Paul Stopper
- Xaver Theiler
- Conrad Wagner
- Studio legale e notarile Gianoni
- Studio legale e notarile Pelli & Associati
- Pietro Gazzoli
- Arnaldo Gianini

Organisations et partis politiques:

- Citrap Vaud
- Vert'libéraux Winterthur
- Quartierverein Dätttau
- Amica

- HNM Winterthur
- IG Försterhaus
- Les Verts Winterthur
- GWG Winterthur
- UDC Winterthur
- PLR Winterthur
- Forum Architektur Winterthur
- ATE Zürich
- Initiative Bodensee-S-Bahn
- CTP
- DTAP
- CFPNP
- Regio AR-SG-BodenseeSVI
- ATE Ticino
- Vorstand Verin Lärm Weg
- Cargo sous terrain

Communes

- Gemeinde Rifferswil
- Gemeinde Baar
- Gemeinde Walchwil
- Gemeinde Ingenbohl
- Stadt Langenthal
- Arbedo-Castione

Annexe 2

Liste des participants à la deuxième consultation sur les adaptations 2021 du SIS

Cantons

AG	Argovie	JU	Jura	TI	Tessin
AI	Appenzell Rhodes extérieures	LU	Lucerne	UR*	Uri
AR	Appenzell Rhodes intérieures	NE	Neuchâtel	VD	Vaud
BL	Bâle-Campagne	NW	Nidwalden	VS	Valais
BS	Bâle-Ville	OW	Obwalden	ZG	Zoug
BE	Berne	SG	St-Gall	ZH	Zurich
FR	Fribourg	SH	Schaffhouse		
GE	Genève	SO	Soleure		
GL	Glaris	SZ	Schwyz		
GR	Grisons	TG	Thurgovie		