



Communiqué de presse, Berne, le 2 novembre 2022

## Soutien pour un fret ferroviaire fort sur tout le territoire national

Le Conseil fédéral a adopté aujourd'hui le [projet mis en consultation concernant l'orientation future du transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire national](#). La LITRA, l'ASTAG, la CI Trafic combiné, la VAP et l'UTP sont convaincues que le transport de marchandises par voie ferroviaire revêt une grande importance, tant au sein du pays que pour les importations et les exportations, et ce d'autant plus à l'avenir. C'est la raison pour laquelle nos cinq organisations soutiennent expressément la variante proposée par le Conseil fédéral qui renforce durablement le transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire national, et en particulier le transport par wagons complets isolés. Nos organisations attirent l'attention sur les objectifs et mesures suivants, lesquels permettront d'atteindre cet objectif.

La Suisse dispose aujourd'hui et aura également besoin à l'avenir d'une logistique de transport intérieur de marchandises forte. Pour cela, il faut des offres sur le rail et la route qui répondent aux besoins des clients de l'industrie des chargeurs. Compte tenu de la dépendance de notre pays vis-à-vis des importations et des exportations et de l'interconnexion internationale des chaînes d'approvisionnement, les transports transfrontaliers – y compris les liaisons par bateau – doivent être intégrés dans cette réflexion. Il est donc impératif que les prescriptions légales ne soient pas seulement développées pour le rail, mais améliorées pour l'ensemble du transport de marchandises suisse.

Les objectifs suivants doivent être pris en compte :

- La sécurité de l'approvisionnement de la Suisse, les performances et la robustesse des infrastructures nécessaires à cet effet ainsi que la redondance du système logistique revêtent une importance centrale.
- Des conditions de concurrence équitables sont nécessaires pour que les entreprises puissent proposer leurs offres de transport de marchandises selon les principes de l'économie d'entreprise et en protégeant le plus possible le climat.
- L'interaction entre les modes de transport (comodalité), indispensable au succès, doit être renforcée afin que les acteurs du secteur, les clients et les chargeurs, les autorités et la classe politique s'orientent globalement vers une représentation d'objectif contraignante, disposent d'une sécurité de planification et puissent investir.

**Pour atteindre ces objectifs, tous les modes de transport ont besoin d'une combinaison appropriée d'investissements propres ou publics et d'aides financières incitatives, orientées de manière non discriminatoire et neutre en termes de concurrence. La réalisation des objectifs est assurée par un suivi pragmatique qui permet d'adapter la combinaison de mesures à la situation.**

Nous estimons qu'il est nécessaire d'agir, entre autres, pour les mesures suivantes :

- Le transport ferroviaire de marchandises n'est compétitif à long terme qu'avec la numérisation et l'automatisation (attelage automatique numérique [AAN], essais de freins numériques et plates-formes numériques de données et de réservation).
- Le transport en réseau par voie ferroviaire doit être réorganisé et modernisé.
- Des contributions financières sont nécessaires, au moins temporairement, pour la mise en place et l'exploitation de cette offre de réseau d'avenir. Les différents opérateurs de fret fer-

roviaire et les clients du trafic intérieur doivent pouvoir en profiter de la même manière. Parallèlement, la pression sur l'autonomie financière doit être élevée, tout en conservant la liberté d'entreprise et la possibilité de réaliser des bénéfices. Le dimensionnement de l'offre future doit être développé au sein du secteur, décidé au niveau politique et commandé au moyen d'une convention sur les prestations pluriannuelle.

- Concernant l'infrastructure, il est nécessaire de réduire le prix des sillons au niveau européen.
- Concernant les routes, il s'agit d'organiser le développement de la RPLP de manière à ce que les objectifs actuels soient maintenus, tout en maîtrisant les conséquences économiques pour les propriétaires de véhicules. Dans ce contexte, les lignes directrices suivantes s'imposent et devront être concrétisées dans les discussions à venir :
  - Mise en œuvre sans renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE
  - Maintien des plafonds tarifaires actuels, renonciation à des augmentations générales
  - Garantie d'une sécurité de planification ou d'investissement de 7 ans
  - Intégration technologiquement neutre de la RPLP pour les véhicules à propulsion alternative
  - Création d'un financement initial pour les véhicules à propulsion alternative
  - Garantie de la disponibilité de 1,7 milliard de CHF de recettes RPLP pour la Confédération et les cantonsUtilisation des produits de ces recettes pour un «fonds de décarbonation»
  - Extension du remboursement forfaitaire de la RPLP à toutes les formes de combinaison multimodale avec rupture de système (égalité de traitement du transbordement de conteneurs et de marchandises)
- Le «fonds de décarbonation» finance les remboursements aux propriétaires de véhicules pour le financement initial des véhicules à propulsion alternative ainsi que les innovations et les incitations financières susmentionnées dans le trafic de marchandises par le rail.
- Toutes choses étant égales par ailleurs, il faut poursuivre les investissements via le FORTA et le FIF dans les infrastructures, installations de transbordement et de terminaux, voies de raccordement respectives, etc.
- L'interdiction de circuler la nuit et l'interdiction du cabotage ne sont pas contestées et doivent être maintenues dans leur étendue actuelle.

Les personnes signataires des cinq organisations se tiennent à votre disposition pour répondre à vos questions.

#### **LITRA**



Martin Candinas, Conseil national  
Président (078 841 66 86)

#### **CI Trafic combiné**



Hans-Jörg Bertschi  
Président (079 330 50 72)

#### **Union des transports publics (UTP)**



Ueli Stückelberger  
Directeur (079 613 77 01)

#### **ASTAG**



Thierry Burkart, Conseil des États  
Président central (078 764 15 88)

#### **VAP**



Frank Furrer  
Secrétaire général (079 544 58 78)

#### **Commission Trafic marchandises UTP**



Philipp Wegmüller  
Président (079 335 37 39)