

Communiqué de presse du 15 février 2023

Développement du fret ferroviaire: les variantes du Conseil fédéral sont insuffisantes

Avec la LITRA, l'UTP, la CI TC et l'ASTAG, nous prenons conjointement position sur le projet de consultation du Conseil fédéral intitulé «Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse». Nous soumettons les propositions à une évaluation critique du point de vue des clients du fret ferroviaire et démontrons qu'il est nécessaire que le trafic conventionnel accède à une autonomie juridique.

Un oui à variante 1 assorti de réserves

Dans la variante 1, le Conseil fédéral envisage de digitaliser le transport ferroviaire de marchandises au moyen du couplage automatique digital (DAC). Il positionne ainsi le mode de transport «rail» en tant qu'élément de la logistique multimodale, prévoyant des mesures d'accompagnement dans le domaine de l'aménagement du territoire, des aides à l'investissement et des incitations pour le transbordement et le chargement de nature à atténuer les coûts supplémentaires de la rupture de charge entre le rail et les autres modes de transport. Le Conseil fédéral a l'intention d'indemniser les coûts du trafic conventionnel non couverts jusqu'à la mise en œuvre de l'automatisation. Sur le fond, nous nous félicitons de l'orientation de la variante 1, mais nous avons des réserves et constatons un besoin de modification essentiel.

Rendre autonome du premier et du dernier kilomètre subventionné

Nous voulons et devons rendre le trafic conventionnel plus apte à affronter l'avenir. Pour ce faire, il faut repenser l'ensemble des processus, instruments d'incitation, mécanisme de marché et interfaces au sein de la logistique de fret multimodale. L'objectif doit être un système financièrement autonome qui ne discrimine aucune entreprise de fret ferroviaire et qui soit à la disposition des chargeurs de manière fiable¹. En attendant la mise en œuvre de ce nouveau concept, nous donnons notre accord au versement d'aides financières au trafic de réseau de CFF Cargo. Ces aides financières sont basées sur des incitations liées aux résultats, neutres en termes de concurrence et non discriminatoires ainsi que sur l'accession à l'autonomie juridique du premier et du dernier kilomètre au sein d'une société autonome des CFF. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra continuer à garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse et la viabilité du rail dans l'avenir.

Empêcher la distorsion de la concurrence et la discrimination

En transférant à CFF Cargo la responsabilité du trafic conventionnel, le Conseil fédéral crée un monopole sur quelque 70 % du volume du fret. En effet, CFF Cargo est aussi le principal fournisseur de trafic par trains entiers et de trafic combiné. La combinaison de ces intérêts risque de se traduire par des distorsions de la concurrence et par la discrimination d'autres acteurs du marché dans le domaine du trafic par trains entiers et du trafic combiné – indépendamment des indemnités versées au trafic conventionnel. Celui-ci est constitué par la desserte sur tout le territoire des installations de transbordement et de chargement et doit donc accéder à l'autonomie juridique. Étant donné que les prestations et ressources correspondantes sont d'ores et déjà regroupées au sein d'une unité d'organisation autonome, la transformation exigerait des efforts limités. Le Conseil fédéral devrait toutefois préciser l'art. 9a al. 7 de la loi sur le transport de marchandises (LTM).

Surveiller de manière systématique le nouvel opérateur de système

Dans la phase limitée dans le temps des indemnités publiques, mais aussi ultérieurement, l'opérateur de système devra faire l'objet d'un monitoring systématique dans le domaine des prestations, de la qualité, de la productivité et des coûts. Ce faisant, il conviendra de veiller à une suppression rapide de

¹ Cf. vidéo «Le fret ferroviaire du futur»: <https://cargorail.ch/#video>

l'aide financière et à une modernisation du modèle commercial de CFF Cargo, qui préviendront les discriminations et assureront durablement un trafic conventionnel fluide sur l'ensemble du territoire. Ce dernier aspect sera notamment garanti par un monitoring ciblé du développement des quantités et de la structure de la clientèle. Ce monitoring nécessite l'ajout d'un complément à l'art. 9a LTM.

Non à la solution de financement proposée

Nous considérons le financement par un crédit d'engagement comme inapproprié. La modernisation du fret ferroviaire améliore sa compétitivité au sein de la logistique de fret multimodale et contribue au transfert du trafic ainsi qu'à la réalisation des objectifs environnementaux et énergétiques de la Confédération. C'est à cet effet que celle-ci prélève la RPLP, dont les deux tiers sont affectés au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et un tiers aux cantons. Le développement du fret doit être financé par les recettes de la RPLP.

Nous suggérons de mettre en place, dans le cadre de la révision de la Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), un fonds pour la décarbonation et la modernisation du transport suisse de marchandises par la route, le rail et le bateau. Ce fonds permettrait de piloter l'ensemble des investissements et des encouragements à l'organisation climatiquement neutre de la logistique multimodale du transport de marchandises.

Vous trouverez en annexe des informations complémentaires et des avis sur le dossier de la consultation «Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse». Pour toute information complémentaire, veuillez vous adresser à:

Dr Frank Furrer

Secrétaire général de la VAP
Tél. 079 / 544 58 78
furrer@cargorail.ch

À propos de la VAP Association des chargeurs:

La VAP promeut le fret ferroviaire depuis 1912. Active en matière de politique des transports, elle œuvre pour une optimisation des conditions-cadres de politique économique, de l'infrastructure ferroviaire et des sites logistiques telle que le rail reste dans l'avenir une liaison rentable en tant qu'élément de l'univers de la logistique multimodale. Dans l'intérêt de l'environnement et de la Suisse en tant qu'espace de vie et qu'espace économique.

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique de Suisse et des pays voisins. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, installations de transbordement et moyens de traction et 45 000 wagons de marchandises privés. Grâce à ses activités en tant qu'association et à ses services de conseil axés sur la pratique, la VAP aide en outre les chargeurs et le secteur de la logistique à limiter leurs dépenses liées au transport de marchandises par le rail.