

Bözberg, le 20 septembre 2019

Branche du transport de marchandises: positions communes

Les entreprises suisses de transport ferroviaire et routier et la branche des transporteurs appellent de leurs vœux une comodalité forte et considèrent l'achèvement de la NLFA comme une opportunité pour un transport de marchandises durable.

Fin 2020, l'inauguration du tunnel de base du Ceneri scellera **l'accomplissement de l'ouvrage historique que représente la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)**. Après les tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard, le tunnel de base du Ceneri est le dernier élément suisse d'un axe de transport européen nord-sud performant. Le corridor de 4 mètres de bout en bout entre Bâle et le nord de l'Italie favorise **le transfert du trafic de transit de la route au rail d'une frontière à l'autre**, et génère des capacités supplémentaires pour plus de 240 000 semi-remorques par an. La Suisse tient ainsi ses engagements en matière de politique de transfert des transports. Nous attendons des pays voisins qu'ils en fassent autant par rapport aux lignes d'accès, et nous engageons dans ce sens.

Le transport de marchandises assure la desserte quotidienne de la population et des entreprises de Suisse. Une logistique du fret efficace, conforme aux besoins et respectueuse de l'environnement revêt une importance économique centrale. Les entreprises de transport ferroviaires et routières et la branche des transporteurs assument leur importante responsabilité économique, écologique et sociale et misent sur des solutions intermodales: celles-ci se fondent sur une collaboration aussi optimale que possible entre les différents modes de transport, en fonction de leurs atouts respectifs.

Selon les prévisions de l'Office fédéral du développement territorial, **le volume de marchandises circulant sur les infrastructures suisses est appelé à augmenter de 37% d'ici à 2040**. Avec une progression prévue de 39%, le trafic intérieur sera le principal moteur de cette croissance. En raison de l'accroissement de la population et de la croissance économique, de la répartition du travail, du virage numérique et du commerce en ligne, le transport de marchandises de dimensions réduites (services de courrier, envois exprès, colis) va connaître une progression supérieure à la moyenne. Le volume du trafic marchandises de transit croît sans relâche et aura progressé de 38% entre 2010 (année de référence) et 2040.

Il est donc temps de lancer le débat sur ce que l'on attend d'un modèle de trafic marchandises d'avenir en Suisse. **La branche suisse du transport de marchandises appelle de ses vœux une comodalité forte et une infrastructure conforme aux besoins pour tous les modes de transport. Elle soutient le mandat constitutionnel visant au transfert du trafic de transit transalpin d'une frontière à l'autre vers le rail et s'engage en faveur d'un transport de marchandises durable.**

Efforts entrepreneuriaux

Sur le rail comme sur la route, **d'importants efforts entrepreneuriaux** ont été consentis et le sont encore **en vue de pérenniser le transport de marchandises**, afin de préserver l'avantage géographique de l'économie suisse à l'aide d'une branche du fret forte, de renforcer la durabilité et la sécurité des transports et de favoriser le transfert du trafic de transit transalpin d'une frontière à l'autre de la route au rail.

- Avec l'introduction de l'attelage et de l'essai des freins automatiques, la conception de wagons novateurs et l'automatisation de la manœuvre, du chargement et du déchargement sur les voies de raccordement de la branche des transporteurs, le secteur du fret ferroviaire exploite les possibilités des nouvelles technologies et de la numérisation pour renforcer l'efficacité de son exploitation.
- Le **partenariat** envisagé entre CFF Cargo et Swiss Combi **stimule le transfert du trafic de mar-**

chandises de la route au rail et améliore durablement le taux d'utilisation du trafic par wagons systématique et du trafic combiné. L'objectif est de renforcer la compétitivité du chemin de fer au cœur de la chaîne logistique des clients, et de faire intervenir les différents modes de transport selon leurs atouts respectifs.

- Avec les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises suisses de fret ferroviaire s'engagent en faveur d'une coordination internationale du développement de l'horaire et de l'organisation des chantiers, ainsi que d'une gestion unifiée des perturbations, en vue d'améliorer la qualité du fret ferroviaire international.
- CFF Cargo, l'Association Suisse des Propriétaires d'Embranchements Particuliers et de Wagons Privés (VAP) et l'Union des transports publics (UTP) développent un point de vue sectoriel commun au sujet de l'offre. Dans le cadre de l'étape d'aménagement PRODES 2030/35, la branche a défendu une position commune: il a été possible de faire entendre le besoin d'accroissement des capacités jusqu'à un niveau suffisant, l'exigence de sillons plus rapides, les mises en conformité et la construction de nouvelles installations et de gares pour le trafic marchandises.
- Le transport routier de marchandises renforce constamment son efficacité au moyen d'optimisations internes (planification, régulation, innovation numérique). Le nombre de courses à vide non productives est extrêmement réduit. Une part considérable des gains d'efficacité réalisés se perd cependant en raison des encombrements sur tout le réseau routier.
- La branche s'engage donc pour que les mesures décidées par le Conseil fédéral et le Parlement dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales soient réalisées aussi rapidement que possible. Ces mesures comprennent l'élimination des goulets d'étranglement comme l'extension des capacités. Ainsi, et ainsi seulement, il sera possible de réduire de manière efficace le problème aigu des bouchons sur le réseau routier suisse.
- Les parcs de véhicules du transport routier font l'objet d'un renouvellement constant (normes Euro) et passent à des modes de propulsion alternatifs (moteurs électriques, hybrides, à hydrogène, au gaz naturel comprimé ou liquéfié). Des concepts de logistique verte entrent par ailleurs en jeu. Les émissions polluantes (monoxyde de carbone, dioxyde de soufre, etc.) atteignent ainsi un niveau proche de zéro. Le trafic lourd ne contribue qu'à hauteur de 4% aux émissions de CO₂ de toute la Suisse, malgré un volume de transport qui augmente d'année en année. La branche évolue ainsi vers une mobilité sans CO₂, respectueuse du climat et de l'environnement.
- Le chemin de fer continue de développer son avantage environnemental, d'un niveau incontestablement élevé. Ainsi, CFF Cargo utilise des locomotives ambimoteur pour le dernier kilomètre de distribution. Aujourd'hui, l'énergie qui fait rouler les trains est hydraulique à 90%. À partir de 2025, les trains circuleront à 100% grâce aux énergies renouvelables.
- En reconnaissant de part et d'autre la nécessité d'interfaces de transbordement rail-route performantes, la branche entend favoriser les concepts de transport intermodaux. Le terminal Gateway Basel Nord est un projet d'importance nationale qui jouera un rôle essentiel dans le transbordement de marchandises en import-export. Les ports suisses sur le Rhin et les terminaux qui s'y trouvent sont le portail d'accès aux installations de transbordement et aux voies de raccordement en Suisse. Des plates-formes et terminaux bien intégrés permettent de développer des concepts de transport multimodaux compétitifs, y compris sur le marché en plein essor des colis. En particulier, des plates-formes bien raccordées dans les centres des agglomérations sont essentielles pour une logistique urbaine durable et efficace.
- La branche soutient l'interdiction de wagons non assainis phoniquement sur le réseau ferroviaire suisse à partir de 2020 et, avec la branche des transporteurs et les partenaires étrangers, elle promet une mise en œuvre acceptable pour le marché. Considérant qu'il s'agit là d'une punition collective inacceptable, la branche rejette la suppression prévue du bonus-bruit pour des trains entiers en présence de wagons isolés non assainis.

Mesures pour une comodalité forte et pour la mise en œuvre du mandat constitutionnel

La Suisse a beaucoup investi dans le transfert des transports de la route au rail. Aujourd'hui, la part de marché du chemin de fer est de plus de 70% en trafic de transit transalpin d'une frontière à l'autre à travers la Suisse, ce qui est unique en Europe. **Afin de valoriser les aménagements réalisés de l'infrastructure, d'autres mesures sont nécessaires.** L'économie et la population suisses profitent de l'acheminement ferroviaire des transports de transit.

Afin de continuer de garantir une desserte fiable, sûre et aussi respectueuse de l'environnement que

possible, en faveur de l'économie et de la population, des mesures de politique des transports devront porter de façon ciblée sur ce segment à l'avenir. Outre la Confédération, les cantons et les grandes villes suisses sont des acteurs étatiques pionniers qui, de plus en plus, définissent des concepts globaux de transport de marchandises pour une desserte efficace, sûre et respectueuse de l'environnement. La branche du fret ferroviaire appelle de ses vœux une collaboration en partenariat avec les cantons et les villes afin de faire connaître les besoins du transport de marchandises, d'assurer et de développer les sites dédiés à la logistique. La logistique urbaine à l'intérieur des villes et des agglomérations revêt une importance croissante.

Les entreprises de fret ferroviaire, les transporteurs routiers et la branche logistique suisse considèrent qu'il faut agir dans les domaines (1) de la construction d'infrastructures et (2) des conditions de régulation.

(1) Infrastructure

- Pour pérenniser la compétitivité, **des investissements sont nécessaires dans l'aménagement des lignes de transport** de marchandises. Ils doivent impérativement être intégrés à l'étape d'aménagement PRODES 2040/45:
 - **Planification et réalisation de la ligne de contournement de Zurich pour le fret ferroviaire** pour davantage de capacités et la dissociation des transports de personnes et de marchandises, y compris élimination des goulets d'étranglement dans les nœuds entre Aarau et Winterthour.
 - Étude de la dissociation complète des trafics voyageurs et marchandises dans les régions de Bâle, Genève et Zurich Winterthour, ainsi qu'au nœud de Lausanne.
- Actuellement, la **planification des installations destinées au trafic marchandises** se concentre essentiellement sur la préservation du statu quo. À l'avenir, le transport de marchandises requiert un **développement des gares de formation, avec des voies de réception de 750 mètres, des voies de triage dans les gares où il y a une demande de transport de marchandises et un débord plus performant dans toutes les régions de production** du trafic marchandises: vallée de la Thur, région de la Broie, Arc lémanique, Genève, Tessin, Bas-Valais/vallée du Rhône.
- De plus, les **capacités de transbordement doivent être accrues au Tessin**, en vue de développer des solutions comodales dans le domaine de l'import-export. Pour ce faire, les terminaux existants doivent être agrandis et de nouveaux sites proches de la frontière doivent être envisagés.
- Les **aménagements de l'infrastructure sur les lignes d'accès au sud de la NLFA** sont très avancés et seront achevés au moment de la mise en service du tunnel de base du Ceneri. Les investissements extraterritoriaux de la Suisse ont porté leurs fruits. L'aménagement des lignes sur la rive gauche du Rhin en Allemagne est à présent prioritaire, afin d'avoir deux axes d'accès à la NLFA comme en Suisse et en Italie.
- La Suisse a tenu ses promesses en construisant la NLFA. La clé du succès futur de la politique de transfert de la route au rail réside à présent à l'étranger. L'Italie et l'Allemagne, en particulier, doivent jouer leur rôle. Leur tâche est de réaliser enfin leurs lignes d'accès à la NLFA, même avec beaucoup de retard, comme elles s'y sont engagées par traité international et par convention bilatérale en 1996 et en 1999.
- Avec l'achèvement du corridor de 4 mètres, l'opportunité se présente d'établir une chaussée roulante **sur l'axe du Saint-Gothard**, tant que les lignes d'accès à la NLFA ne sont pas prêtes au nord et au sud. L'utilisation d'une longueur des trains de 740 mètres et l'augmentation de la densité des chargements des trains sont ici des leviers d'action essentiels. Une stratégie des sites appropriées doit être développée, et il faut investir dans les terminaux et le matériel roulant.
- **Le réseau routier suisse doit quant à lui faire l'objet d'une modernisation rapide.** Les mesures décidées par le Conseil fédéral et le Parlement dans le cadre du nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et du PRODES routes nationales doivent être réalisées aussi rapidement que possible. Des assainissements sont nécessaires, de même

que l'élimination des goulets et l'extension des capacités sur les tronçons les plus chargés, où les embouteillages sont fréquents.

- De même, la coordination entre le réseau routier d'importance nationale et le réseau routier secondaire doit être mieux prise en compte. Davantage de moyens que ce qui est prévu dans les projets d'agglomération 1 et 2 doivent être affectés aux besoins spécifiques de la logistique des villes et des agglomérations.

(2) Conditions-cadres réglementaires, route:

- La **régulation en vigueur en ce qui concerne les routes doit être entièrement maintenue**. La RPLP, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les camions, la limite de poids autorisé fixée à 40 tonnes et l'interdiction du cabotage ne sont pas contestées au sein de la branche des transports, et garantissent des conditions correctes en matière sociale et de concurrence.
- L'interdiction du cabotage, en particulier, est essentielle. Tout assouplissement des dispositions en vigueur ferait peser une menace existentielle sur l'ensemble de la branche suisse des transports, tant ferroviaires que routiers. De plus, il faut craindre des conséquences fatales sur l'environnement et la politique de transfert de la route au rail. Dans le processus de négociation d'un possible accord institutionnel actuellement en cours, aucune concession ne doit donc être faite en matière de cabotage. L'interdiction du cabotage doit rester sous sa forme actuelle, telle qu'elle figure dans l'accord en vigueur sur les transports terrestres.
- Comme **incitation financière aux transports multimodaux (trafic combiné)**, le remboursement de la RPLP en trafic combiné sur le trajet routier parcouru en amont ou en aval doit être accru et garanti également en cas de combinaison de des transports routiers et des transports ferroviaires en trafic par wagons complets avec transbordement de marchandises plutôt que de conteneurs.
- La branche des transports (routiers) à l'étranger travaille avec des structures de coûts totalement différentes de celles des entreprises suisses. La rétribution du personnel roulant présente les plus grandes différences. Il en résulte un dumping salarial qui provoque une distorsion de concurrence importante sur les marchés les plus rentables du fret. De plus, un contrôle renforcé de l'interdiction du cabotage aujourd'hui en vigueur est nécessaire, assorti d'amendes nettement plus élevées en cas d'infraction.

(3) Conditions-cadres réglementaires, rail:

- Afin d'exploiter les infrastructures de façon aussi efficace que possible pour les trafics voyageurs et marchandises, **les stratégies d'utilisation du réseau doivent être développées en fonction de la demande**. Cela permet d'éviter d'importants investissements dans l'infrastructure et d'alléger les nœuds de façon efficace. La branche du transport de marchandises est prête à dynamiser la demande, par exemple en transport nord-sud, grâce à une planification à l'heure ou au jour près. En retour, les entreprises de transport exigent un débat concernant l'utilisation des sillons par les trains de marchandises et les trains régionaux aux heures creuses, tôt le matin et tard le soir.
- Les concepts de maintenance **des gestionnaires de l'infrastructure doivent mieux tenir compte des besoins du fret ferroviaire de nuit**. L'indemnisation introduite pour les interdictions de voies dues à des chantiers est certes judicieuse comme compensation, mais en dernier ressort, la branche des transporteurs a besoin de davantage de fiabilité dans l'élaboration de l'offre de fret ferroviaire. Les travaux de maintenance devront donc être davantage exécutés de jour et pendant le week-end, avec des restrictions équivalentes pour tous les types de transport.
- Afin de renforcer la compétitivité du chemin de fer dans les chaînes de transport comodales, les coûts marginaux d'utilisation de l'infrastructure par train **doivent être redéfinis, compte tenu des exigences divergentes des trafics voyageurs et marchandises**.
- **Indemnités d'exploitation avec Alptransit**. Les augmentations de la productivité du chemin de fer faisant suite aux aménagements de l'infrastructure sont moindres que prévu. Après la

fin de la construction du réseau à faible déclivité et de l'aménagement du corridor à 4 mètres aux angles également, la NLFA ne déploiera que des effets limités en raison de l'absence d'aménagements sur le corridor Rhin-Alpes. Selon les évaluations de la branche pour les années 2020 et suivantes, une lacune de 40 à 70 millions de francs par an se fera jour entre les prévisions initiales et le renforcement de la productivité réalisable sur l'axe nord-sud en trafic de transit. Jusqu'à la réalisation des renforcements de la productivité, il convient d'envisager une réduction plus lente et moins forte des indemnités d'exploitation, en vue de compenser cette lacune.

Les entreprises de transport et la branche des transports s'engagent pour un trafic marchandises performant et durable, contribution à la compétitivité et à l'écologie en Suisse. Le transfert de la route au rail des transports de transit d'une frontière à l'autre et les solutions comodales de transport de marchandises doivent être renforcés plus avant. L'UTP, l'ASTAG, la VAP et les CFF soutiennent une relation de partenariat dynamique entre les autorités et les acteurs de la branche. Ils sont prêts à apporter leur contribution et à participer activement aux travaux requis.

Bözberg, le 20 septembre 2019

Adrian Amstutz

Président central de l'ASTAG

Andreas Meyer

CEO de CFF SA

Ueli Stückelberger

Directeur de l'UTP

Nicolas Perrin

CEO de CFF Cargo SA.

Frank Furrer

Secrétaire général VAP
