



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date - 8 FEV. 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 2 novembre 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et prend position comme suit.

Cette démarche nécessaire pour notre pays et pour nos voisins européens a pour objectif de renforcer et d'encourager le transfert du transport de marchandises vers le rail. Cette approche contribue à atteindre d'ici à 2050 les objectifs climatiques poursuivis dans la « Stratégie climatique à long terme de la Suisse ».

Le Conseil d'Etat valaisan vous prie de trouver en annexe les réponses au questionnaire transmis par vos services. La mise en forme de ces réponses a été coordonnée avec la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO). En complément, nous présentons deux demandes supplémentaires, qui concernent spécifiquement le canton du Valais, à savoir :

1. Axe international du Simplon – prise en charge par la Confédération des déficits d'exploitation liés à l'offre ferroviaire de navettes porte-autos (« Autoverlad »), lorsque la liaison routière internationale par le Col du Simplon est temporairement interrompue

Depuis de nombreuses années, le canton du Valais, en coordination avec la province italienne de Verbania – Cusio – Ossola, offre un service ferroviaire de navettes porte-autos entre Brig (CH) et Iselle di Trasquera (I). Le déficit d'exploitation y relatif est pris en charge par les acteurs régionaux, en accord avec les décisions validées en son temps avec notamment l'OFT.

Lorsque la route internationale est interrompue (en lien avec les forces de la nature, un accident important, etc.), les Autorités renforcent l'offre de transport par le rail, pour assurer les échanges internationaux tant de personnes que de marchandises de part et d'autre du Col du Simplon. Dans ce cas de figure, les Autorités régionales étoffent l'offre de navettes, pour assurer un horaire répondant aux besoins tant des populations de la région, que des besoins liés au transport de personnes et de marchandises, ce qui se traduit par des surcoûts compensés en grande partie par des recettes complémentaires liées à l'afflux de clientèle. Toutefois, le souhait du Conseil d'Etat du canton du Valais est que la Confédération puisse **examiner une prise en charge d'une part du déficit d'exploitation lié à cette situation extraordinaire et non planifiable à l'avance.**



Ce souhait s'inscrit dans une vision d'égalité de traitement avec d'autres axes majeurs de communication au travers des Alpes, ainsi que dans la volonté d'assurer dans des conditions correctes l'accessibilité depuis le Sud, au Haut-Valais et au Kandertal bernois. La mise en place des mesures complémentaires esquissées au moyen du perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises nous donne l'opportunité de trouver ensemble une solution de financement pour garantir une disponibilité élevée de l'axe international du Simplon, même dans des cas de figure fort rares.

2. Transport accompagné des camions (« Rollende Strasse ») – réflexions à entreprendre sur l'opportunité de créer à moyen/long terme un point de chargement en Suisse occidentale

Le trafic lié au transport accompagné de camions s'est développé depuis de nombreuses années le long des axes nord-sud traversant le massif alpin suisse. Plusieurs points de chargement existent aujourd'hui, tous situés le long d'un axe Bâle – Argovie – Tessin.

Nous sommes régulièrement interpellés pour qu'un point de chargement soit créé en Suisse occidentale, proche des Autoroutes A1, A5 et A9, ainsi que les lignes CFF structurantes Lausanne - Vallorbe, ligne du Pied du Jura et ligne du Simplon.

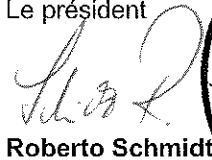
La démarche engagée par le DETEC (OFROU, OFT et ARE) nous paraît réunir les conditions suffisantes pour qu'une **analyse soit engagée entre les cantons de la Suisse occidentale et les services de la Confédération afin de s'assurer de l'opportunité (ou non) de prévoir un tel aménagement pour le moyen à long terme.**

En conclusion, le Conseil d'Etat du canton du Valais vous prie d'entrer en matière pour examiner tant les demandes émanant de la Conférence des Transports de Suisse Occidentale que nos deux demandes complémentaires précitées.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président



Roberto Schmidt



La chancelière



Monique Albrecht

Annexe : questionnaire du DETEC dûment rempli

A envoyer par courriel à : finanzierung@bav.admin.ch

PRISE DE POSITION DE LA CTSO ET DU CANTON DU VALAIS

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

OUI, le transport de marchandises doit répondre à la Stratégie Climatique du Conseil fédéral. Les conditions-cadres doivent être adaptées aux technologies actuelles et conformes aux nouvelles exigences de la politique climatique et de celle des transports. Le trafic marchandises doit garder sa part de liberté économique, mais les conditions-cadres doivent permettre de rendre le transport de marchandises par le rail plus compétitif.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés ?

La variante 1 est la plus appropriée pour nous. Elle renforce le transport de marchandises par le rail avec notamment les conditions organisationnelles, infrastructurelles et financières adéquates. Nous sommes convaincus que des solutions existent en faveur du développement du transport par wagons complets isolés, pour les grandes agglomérations et pour les régions périphériques. Des questions sont encore ouvertes au niveau du volet de l'aménagement du territoire.

Nous soulignons fermement le besoin d'accentuer le développement du réseau ferroviaire en Suisse romande compte tenu de sa saturation. Nous ne remettons toutefois pas en question le principe d'égalité de traitement entre les sillons fret et marchandises.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

OUI, nous sommes favorables à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique. Nous relevons néanmoins que cela ne représente pas la solution absolue pour la réussite du projet.

Nous nous questionnons sur le nombre de wagons et de véhicules de traction à équiper pour un total avoisinant les 500 millions de francs. Le parc utilisé pour les trains complets ne devrait pas être concerné, ou tout au plus, des wagons « interfaces » à chaque extrémité. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises devrait être entreprise et élargie aux autres modes de production.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourraient également réduire le besoin en type de wagons différents. Sur les transports par wagons complets isolés, il serait imaginable d'engager des trains blocs de wagons porte-containers circulant à des fréquences élevées entre différentes gares équipées de grues et de mettre en place un système de réservation des places de containers. L'utilisation de caisses mobiles simplifie également le transfert rail-route ou rail-rail pour une desserte optimale du territoire. Le parc de véhicules (wagons, camions) peut être utilisé en synergie pour les différents de transports (bois, gravier, poubelle, logistique alimentaire, citerne).

La Conception relative au transport ferroviaire de marchandises établie en 2017 constitue un bon outil pour la planification des infrastructures de fret ferroviaire. Il est important de concentrer les volumes, tout en assurant une couverture spatiale équilibrée et équitable du territoire.

4. Êtes-vous d'accord

1. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

OUI, pour accélérer la migration du processus avec les principes clairs établis dans le message en consultation. Comme indiqué le nombre de véhicules nous paraît élevé.

2. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

OUI. Comme indiqué ci-avant, il est nécessaire d'avoir une analyse indépendante sur le choix, le nombre et le type de véhicules à adapter.

3. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?

OUI

4. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?

Il faudrait, au préalable, procéder une étude d'opportunité pour définir quels véhicules il serait judicieux de mettre aux normes.

5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?

OUI

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?

OUI, la méthodologie est bonne. Il serait éventuellement judicieux de disposer d'un fond d'infrastructure dédié aux installations fluviales et portuaires pour travailler avec un système de convention de prestations sans imputer la convention sur les prestations du Fonds d'infrastructure ferroviaire. Il se pourrait que cet élément soit élargi à d'autres installations en dehors du port de Bâle, comme les plateformes lac/route et fleuve/route avec, par exemple, les installations de dragage ou de déchargement, le rehaussement de certains ponts ou des travaux de dragage.

6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions écocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?

OUI.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante :

7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire :
 1. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?

OUI, la CTSO soutient la promotion des plates-formes de transbordement multimodale et la clarification envisagée du statut juridique, des modèles d'exploitation et d'organisation, ainsi que du financement des différentes installations de

transbordement du trafic combiné. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plates-formes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations,...). Ces plateformes de transbordement doivent être ouvertes sans discrimination aux différents prestataires. La CTSO estime que le fait d'inciter, par le biais du financement, le plus grand nombre possible d'acteurs à s'impliquer dans la plateforme comme le propose la Confédération est un pas dans la bonne direction.

2. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?

OUI

3. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée ?

OUI

- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?

Le remboursement de la RPLP et la prime au transbordement et au chargement doivent être maintenus séparément.

4. par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?

OUI

8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs éocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?

OUI. Nous demandons que l'encouragement aux véhicules éco-compatible s'étende au matériel roulant circulant sur le réseau à voie étroite et estimons judicieux que ces soutiens soient prévus par les dispositions de la nouvelle LTM.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse :

9. Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?

1. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?

Nous n'avons pas l'expérience nécessaire pour déterminer si cet instrument est approprié ou non, respectivement s'il convient aux prestataires.

2. Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?

Il s'agit d'un pas dans la bonne direction. L'injection de moyens financiers publics dans l'exploitation et dans les investissements doit être clairement délimité, monitoré et contrôlé afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

3. Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?

D'autres mesures telles que le développement de caisses mobiles et la standardisation de trains blocs porte-conteneur pourraient également être une solution à développer en lieu et place d'une généralisation complète de l'attelage automatique. La circulation de trains de ce type de manière fréquente entre les plateformes multimodale et le développement de solutions numériques pourraient répondre aux besoins des transporteurs routiers. Au niveau de l'instrument financier, des mesures de type « bonus/malus », notamment en lien avec la qualité et l'atteinte des objectifs pourraient mener le prestataire à davantage d'implications dans la solution.

10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?

OUI, la Conception relative au transport ferroviaire de marchandises constitue une bonne base pour structurer ces éléments. Les cantons ont déjà établi des stratégies fret et des regroupements de site. Ils n'ont pas attendu cette modification législative pour mener des études ou soutenir des développements de plateformes. L'intégration de ces éléments dans la Conception nationale est importante.

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?

OUI, sous réserve de nos remarques ci-avant, ainsi que du point suivant :

Dans la perspective de la variante 1, les dispositions concernant la commande par un (ou des) canton (s) d'une offre de transport ferroviaire de marchandises (Article 9 « Indemnisation de l'offre commandée de transport ferroviaire de marchandises », page 83 du Rapport), la Confédération doit (au lieu de peut), conformément à l'article 9 de la LTM participer à cette commande. De plus, il s'agit de maintenir les dispositions particulières relatives au trafic marchandises sur voie étroite qui prévoit que (article 16, al 2 de l'OTM) que les contributions d'exploitation de la Confédération sont (jusqu'à présent peuvent être) augmentées jusqu'à concurrence de la part en pour-cent de la participation fédérale prévue à l'annexe 2 de l'OITRV.

Il faut savoir qu'actuellement les demandes déposées par les cantons concernés à propos de la commande sur les lignes à voies étroites atteignent environ 10 millions de francs pour 2023 alors que la Confédération en est restée à un montant de 6 millions de francs par an depuis 8 ans.

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Il convient également de revoir la logique dans l'attribution de sillons et les capacités en ligne. Le développement et l'attractivité de la branche marchandises sont importants, mais ils doivent se faire sur un réseau aujourd'hui fortement sollicité. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés au cas où, mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre RER, notamment aux heures de pointe. Il convient de convenir de cela dans les outils de planification de la Confédération et dans les règles d'attribution. Ce projet ne doit pas ajouter des sillons facultatifs supplémentaires dans le réseau si ces derniers ne sont pas ou très peu utilisés. Augmenter le nombre de courses marchandises pour un ou deux wagons sur le principe du TWCI n'est pas une solution dans l'utilisation rationnelle du réseau. Il est nécessaire d'attribuer des sillons pour des trains pleinement utilisés avec un regroupement des volumes.

Pour la CTSO, il est particulièrement important dans la variante 1 que la participation de la Confédération aux commandes d'offres de transport de marchandises soit maintenue après 2027.

En outre, la CTSO estime que les différentes contributions versées et les accords à conclure permettent de fixer des exigences en matière de transparence des données. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir des données détaillées pour la planification. La CTSO saluerait une simplification de l'accès aux données pour les pouvoirs publics. Nous saluons le lien avec la "Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo)" et l'examen des adaptations juridiques visant à améliorer l'accès aux données mentionnés dans le rapport explicatif.

La CTSO demande expressément que ce projet, quel que soit la variante choisie, ne pèjore pas le FIF. Les projets retenus dans les différentes étapes d'aménagement du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et dans les programmes d'aménagement antérieurs doivent être menés à bien au plus vite et financés par le FIF.

Par rapport à l'utilisation du réseau ferroviaire, étant donné la saturation de la ligne Genève – Lausanne – Berne, la CTSO demande que les nouveaux tracés sur cette ligne, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. La CTSO est pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés dans le cadre du PRODES ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs. Les sillons fret ne doivent pas uniquement être réservés « au cas où », mais être exploités dans une certaine proportion pour être prioritaire sur l'offre voyageurs.