

Office fédéral des transports
Division Financement
3003 Berne
Finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 10 décembre 2015

Ordonnances relatives à la stratégie globale « Fret ferroviaire sur tout le territoire »

Chères Mesdames, chers Messieurs,

Nous vous remercions d'avoir invité notre organisation à prendre part à cette audition. Nous vous renvoyons volontiers nos remarques.

L'Association transport et environnement ne centre pas sa politique de transport seulement dans le domaine de la mobilité des personnes. Le transport de marchandises fait également partie de nos activités. Plus écologique, plus sûr, plus en ligne avec la politique climatique de la Confédération, plus adapté pour le transport sur longue distance de grandes quantités de marchandises, le transport de fret est à inciter et à développer, tant dans le trafic de transit, que dans la desserte à l'intérieure du pays.

L'ATE s'était activée lors des discussions parlementaires afin de garantir le soutien à la desserte sur tout le territoire du transport de marchandises par rail. La loi adoptée par le Parlement nous satisfait partiellement, par conséquent nous sommes également mitigés dans l'évaluation de sa mise en œuvre. Lors de cette prise de position nous nous limitons aux modifications les plus importantes à nos yeux.

Nous exigeons l'abolition de l'Art. 5, al. 5. Il est totalement incompréhensible d'exiger une augmentation des prestations afin d'obtenir une contribution d'investissement pour le renouvellement de ITTC. Le but principal de cette loi doit rester celui d'inciter l'utilisation du rail dans le transport de marchandises et les installations de transbordement de la route au rail sont une des pièces maitresses afin d'atteindre cet objectifs. En procédant à des renouvellements des installations, on garantit que celles-ci puissent bien fonctionner et garantir des bonnes prestations. Sans ces renouvellements il serait impossible de garantir le niveau de performances exigées et de maintenir au moins le niveau de prestations. À nos yeux, cet

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

alinéa risque de mettre en danger la pérennité de ces installations, ce qui contredit de façon patente la volonté affichée dans cette même loi de soutenir la création et maintien de telles infrastructures.

D'ailleurs, durant les délibérations, le Parlement a décidé de lier des contributions d'investissement non seulement pour la construction et l'extension, mais aussi pour la réfection des ITTC et des voies de raccordement. À deux occasions l'organe législatif a explicitement décidé de traiter la réfection des ITTC de manière identique à la réfection des voies de raccordement: la première fois concernant l'art. 8 de la LTM (au Conseil National le 19 mars 2015 et le 4 juin 2015 au Conseil des Etats). La deuxième fois par rapport à l'art 18 LUMin, avec l'approbation unanime d'une proposition individuelle faite par le CN Candinas le 10 septembre 2015.

C'est pourquoi nous sommes surpris que le Conseil Fédéral propose de ne pas traiter de manière identique la réfection des ITTC et la réfection des voies de raccordement. La proposition de alinéa 5 de l'article 5 de l'ordonnance implique une discrimination des investissements de réfection des ITTC vis-à-vis des investissements de réfection des voies de raccordement: uniquement pour les premiers est exigé une "*augmentation de la prestation*" afin d'obtenir un subventionnement.

Pour ces raisons nous vous exhortons à biffer article 5 alinéa 5 par respect de la formulation dans la loi et des autres critères énoncés dans l'ordonnance.

Nous saluons en revanche **l'Art. 8, al. 3, ch. f.**, qui introduit dans la loi des conditions liées à la consommation d'énergie et à une exploitation écologique. Ces objectifs devraient être même à la base de toute la politique en matière de transport de marchandises : ainsi nous demandons son déplacement en haut de la liste, au chiffre a, afin de souligner son importance.

Contre l'avis du Conseil Fédéral, le Parlement a rajouté à **l'article 8, al. 6** de la Loi sur le Transport des marchandises aussi un crédit-cadre qui indique explicitement les investissements pour les infrastructures portuaires. Contrairement aux ITTC à l'étranger, dans la loi n'ont pas été prévus des remboursements des contributions allouées aux infrastructures des ports. Pourtant, l'Art.4, al.4 de l'ordonnance prévoit explicitement cela, ce qui nous questionne passablement. Pour la politique de transfert prônée par la Confédération, la construction du nouveau terminal trimodal des ports de Bâle revêt un rôle extrêmement important. En conséquence, nous demandons que, au moins pour la partie d'infrastructure qui concerne le transbordement eau-rail, soient prévu de façon claire et indiscutable des contributions "*à fond perdus*" plutôt que des contributions remboursables.

Dans **l'art. 9, al. 2**, nous suggérons de partager le chiffre **d.** en deux catégorie : les projets de renouvellement des ITTC et les projets de renouvellement des voies de raccordement. Ceci dans le but de mieux définir les priorités de la Confédération dans l'allocation des fonds disponibles.

Dans **l'Art. 11** nous vous prions de garder la dernière phrase de **l'al. 3** : "*Dans des cas motivés, l'OFT peut prolonger le délai de deux ans*". Cette prolongation éventuelle peut se

révéler très utile dans le cas où la procédure serait bloquée par des recours, dont le traitement peut en effet prendre plusieurs années. À l'issue de la procédure, des changements dans la situation économique ou des adaptations de projets suite aux décisions des autorités compétentes peuvent en effet impliquer des modifications dans le projet, modifications qui nécessiteront du temps pour être intégrées au projet. Cela aurait comme conséquence de retarder ultérieurement le démarrage des travaux. C'est dans le but de garantir la sécurité de l'investissement que cette éventuelle prolongation sur justification prend tout son sens et doit être maintenue dans le projet d'ordonnance.

Nous exigeons la modification de **l'Art. 14, al. 3** : les contributions d'investissements qui sont remboursées ne doivent pas être affectées pour les besoins d'autres typologies de trafics, mais être remises à disposition pour financer des nouveaux projets dans le domaine du transport des marchandises par le rail. Les ressources financières mises à disposition étant très limitées, nous ne pouvons pas tolérer un tel détournement dans l'allocation des fonds.

Concernant **l'art.17, al. 1**, nous vous faisons parvenir une remarque sur la formulation choisie. En effet, une nouvelle offre de transport ferroviaire de marchandises va forcément contribuer à délester la route. Sans cette offre, le trafic marchandise concerné ne pourrait avoir lieu que par la route ! Face à cette évidence, nous vous proposons de reformuler le texte de la façon suivante : « ~~Lorsque de nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises permettent de délester le réseau routier suisse,~~ la Confédération peut les encourager *des nouvelles offres de transport ferroviaire de marchandises* , sur demande, durant trois ans au plus jusqu'à ce que puissent être autofinancées. »

Nous accueillons favorablement **l'art. 19** : nous trouvons très important de soutenir les innovations techniques qui permettent au rail de rester compétitif face au transport routier. Essentielles à ce titres, nous estimons que ces innovations soient à soutenir même si leurs réalisation est indépendante de l'aide fédéral. Comme dans bien d'autres domaines, la Confédération a tout intérêt à investir dans la recherche scientifique et dans le développement, afin de garantir la compétitivité et l'innovation économique qui fait la force de notre économie.

Dans le cas de démantèlements ou fermetures provisoires des raccordements, régies par **l'art. 26**, nous suggérons d'indiquer la future RailCom en tant qu'instance de premier recours. En effet, des divergences peuvent surgir entre les exploitants et l'OFT et des contestations sur la décision ou sur la répartition des couts ne sont pas à exclure. En tant que nouvel organe de conciliation et les compétences dans le domaine ferroviaire de ses membres, RailCom serait la plus à même pour régler ces conflits en toute impartialité et en toute connaissance de cause.

Pour terminer, nous prenons position également sur la modification de **l'ordonnance sur la redevance sur le trafic des poids lourds**, dans le spécifique sur **l'art. 8, al. 2**.

Les règles de remboursement de la RPLP pour le trafic combiné n'ont jamais été questionnées lors des débats sur la LTM. C'est pourquoi, nous sommes surpris que le Conseil Fédéral propose, sortie de nulle part et dans le cadre de cette consultation, une réduction de 10% de

ces tarifs. Cela signifierait une aggravation importante des conditions cadre du trafic de marchandise pour les chemins de fer. Dans le rapport explicatif le Conseil Fédéral dédie une seule petite phrase sur cette importante modification.

À notre avis ce changement de tarif de remboursement n'est pas justifié. Le remboursement de l'RPLP pour des trajets de camions vers des installations de transbordement est une mesure essentielle de la politique du transfert des marchandises de la route au rail. Sans ce remboursement, l'utilisation du transport combiné perdrait d'intérêt pour les transporteurs. Sur mandat de l'OFT, le bureau Ecoplan a publié en 2012 une étude d'évaluation de l'efficacité de cette mesure du remboursement de la RPLP pour le trafic combiné. Cette étude a constaté que le trafic combiné, sans contributions d'exploitation et sans remboursement des prestations, serait à peine concurrentiel: *"Nimmt man die Preise des Strassengüterverkehrs als Benchmark, ist der Binnen-Ladungsverkehr auf die Förderbeiträge aus Betriebsabgeltungen und LSVA-Rückerstattung angewiesen"* (Ecoplan 2012, page 87; rapport uniquement disponible en allemand).

Avec la nouvelle loi, les contributions d'exploitation pour le transport de marchandise par rail dans le trafic non-transalpin seraient abolies. Toujours selon cette étude d'Ecoplan, la suppression de ces contributions rends le trafic combiné 14% plus couteux sur une distance de seulement 150 km (Ecoplan 2012: p. 84). Un renchérissement additionnel, induit par la diminution du tarif de remboursement de 10%, n'est à notre avis pas justifié.

En raison de cette efficacité démontrée et le bon rapport coûts-bénéfices du remboursement de la RPLP, l'économie réalisée par cette coupe de 10% (autour de 2 millions par année) et presque insignifiante face au crédit-cadre général (250 millions sur 4 ans) voté par le Parlement. L'économie pour les caisses de la Confédération est donc trop petite pour justifier une mise en danger de l'incitation à l'utilisation du trafic combiné.

Nous vous remercions de prendre en compte nos remarques et restons à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Avec nos meilleures salutations,

ATE Association transports et environnement



Caroline Beglinger
Co-Directrice