



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 31 janvier 2023

2023-44

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 2 novembre 2022 votre Département nous a soumis, pour consultation, le projet de Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse et nous vous en remercions.

Ce projet a pour but de clarifier le rôle du transport de marchandises dans la politique climatique et énergétique de la Confédération ainsi que sous l'angle de la sécurité de l'approvisionnement. A cet effet deux orientations générales distinctes ont été élaborées. Elles se concentrent sur le perfectionnement du fret ferroviaire, de la navigation à marchandises sur le Rhin et le développement d'offres multimodales. Ces deux orientations font l'objet de deux propositions d'adaptation des bases légales, notamment de la loi sur le transport de marchandises (LTM) révisée en 2016, et de demandes de crédits d'engagement.

L'objectif de la variante 1 est que le fret ferroviaire joue un rôle porteur dans le futur transport de marchandises en Suisse. A cet effet plusieurs mesures doivent permettre la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin. L'hypothèse de la variante 2 est que le fret routier disposera bientôt des solutions techniques nécessaires pour mettre en place des chaînes de transport éocompatibles et que la contribution actuelle du fret ferroviaire aux objectifs de la politique climatique de la Confédération est faible et ne pourra pas être augmentée de manière significative à l'avenir. Cette variante reprend certaines mesures de la variantes 1, mais il est renoncé à un soutien financier ciblé pour le perfectionnement et la modernisation du transport par wagons complets isolés (TWCI).

Vous trouverez les remarques du canton de Fribourg, qui soutient tout comme la Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO) la variante 1, dans le catalogue de questions de cette consultation annexé au présent courrier. Nous tenons toutefois à souligner plus particulièrement les points suivants :

- > Il est indispensable de réaliser les nouveaux tracés entre Berne-Fribourg/Freiburg-Lausanne-Genève, et plus généralement les aménagements à l'infrastructures décidés dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), avant d'appliquer un principe d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs.
- > En ce qui concerne la modernisation et l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire, une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises, y compris des wagons complets isolés, doit être entreprise. Cette analyse doit prendre également en considération le recours systématique à des caisses mobiles.
- > L'encouragement des plateformes de transbordement multimodales nécessite de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plateformes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Annexe

—

Mentionnée

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service de la mobilité et le Service des constructions et de l'aménagement ;
à la Chancellerie d'Etat.



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

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. Les conditions-cadres doivent être perfectionnées et adaptées aux technologies actuelles, sous l'angle de la sécurité de l'approvisionnement, et mises en conformité avec la politique climatique et énergétiques de la Confédération. Si le trafic de marchandises doit garder sa part de liberté économique, 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, selon nous, la plus appropriée, car elle renforce le transport de marchandises par le rail. Toutefois, le rapport mis en consultation ne permet pas de se positionner clairement sur le volet aménagement du territoire et sur les répercussions de cette variante au niveau cantonal.

Concernant les mesures communes aux deux variantes :

3. *Etes-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. Toutefois, tout comme la CTSO, 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 devrait être concerné uniquement pour les wagons « interfaces » aux extrémités. Une analyse neutre de la production de ces différents trafics de marchandises, y compris des wagons complets isolés, devrait être entreprise.

Le recours systématique à des caisses mobiles pour le transport de marchandises pourrait également réduire le besoin en types de wagons différents. En ce qui concerne le transport par wagons complets isolés, il serait imaginable d'utiliser des 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 transports (bois, gravier, poubelle, logistique alimentaire, citerne).

4. *Êtes-vous d'accord*
 - a) *Pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?*

Oui.

b) *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 ?*

Non. Nous doutons qu'un encouragement financier de la Confédération à hauteur de 30% suffise à atteindre les objectifs de la variante 1.

c) *Pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?*

Nous ne comprenons pas la question et il est donc difficile de juger de l'utilité macroéconomique du projet. Si la question porte sur les 30% de la participation fédérale, ce pourcentage est à notre avis insuffisant (voir réponse à la question précédente).

d) *Pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?*

Non. Il faudrait selon nous procéder à une étude d'opportunité pour définir quels wagons il est 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, mais cela doit convenir aux cantons directement concernés.

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. Toutefois cela ne doit pas être à la charge du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

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 :*

a) *par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?*

Oui. Il est cependant nécessaire de disposer d'une stratégie globale concernant l'implantation de ces plateformes multimodales afin d'assurer une desserte territoriale équilibrée (volumes, accessibilités ferroviaires et routières, dimensionnement des installations, etc.).

b) *par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?*

Oui

- c) *par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?*

Oui

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

Oui, mais à condition que les objectifs de la stratégie fédérale en matière de mobilité soient pris en compte.

- 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.

- d) *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, mais ces dispositions doivent être claires.

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

Oui.

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 ?*

Oui, mais il faudrait plus de moyens pour atteindre les objectifs de la variante 1.

- a) *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 ne l'est pas, respectivement s'il convient aux prestataires. Il faudra s'assurer de l'efficacité de ces conventions, que les montants mis à disposition encouragent vraiment le transport par wagons complets isolés (TWCI) et, plus globalement, permettent d'atteindre l'objectif de la variante 1.

- b) *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 délimitée, monitorée et contrôlée afin que ces soutiens soient clairement dévolus aux objectifs à atteindre.

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

-

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

Oui, mais cela aura aussi des répercussions financières et en personnel sur les cantons.

Adaptations du droit

11. *Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?*

Oui, sous réserve de nos précédentes remarques.

Autres remarques

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

Nous demandons expressément que ce projet, quelle que soit la variante choisie, ne péjore 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 cette ligne, nous demandons que les nouveaux tracés entre Berne – Lausanne – Genève, soient réalisés avant d'appliquer des principes d'égalité entre le transport ferroviaire de marchandises et celui de voyageurs. Nous sommes pour une égalité de traitement entre les deux trafics pour autant que les infrastructures soient adéquates. Tant que les aménagements d'infrastructures décidés par le Parlement fédéral ne seront pas réalisés, la réservation de sillons marchandises doit passer après le transport de voyageurs, notamment sur la ligne du plateau. 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.