

## Communiqué de presse

Jeudi 19 février 2015

# Transport de marchandises : aux milieux politiques d'agir

## L'économie présente des solutions pour un trafic marchandises efficace et performant

Cinq organisations ont présenté aujourd'hui un état des lieux exhaustif sur le thème du transport de marchandises et de la logistique. Les infrastructures de transport de fret sont un facteur clé pour la place économique dans son ensemble, a indiqué Monika Rühl, directrice d'economiesuisse. Cependant, ces dernières années, la Suisse n'a cessé de perdre du terrain sur ce plan. C'est pourquoi l'organisation faitière de l'économie, en collaboration avec l'Association suisse des transports routiers ASTAG, l'Association des chargeurs VAP, l'IG Air Cargo et l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire (SVS), a identifié six points critiques qui entravent un transport de marchandises efficace et performant. Les propositions qui en découlent ont encore gagné en importance dans le contexte du franc fort, a souligné Adrian Amstutz, président de l'ASTAG. « Les milieux politiques doivent à présent agir. Il ne suffit plus d'être moins mauvais ou aussi bon que les autres – il faut être meilleur. »

Selon Peter Somaglia, président de l'IG Air Cargo, l'aggravation des problèmes de capacité constitue le principal point critique pour les milieux économiques. Ensuite, le transport de marchandises s'achoppe avant tout à la pression croissante des espaces habités. Des logements sont en effet construits de plus en plus près des infrastructures logistiques. En cas de conflits, ceux-ci sont généralement réglés au détriment du trafic marchandises, a expliqué André Auderset, directeur de la SVS. Franz Steinegger (VAP), enfin, a présenté des exemples pour illustrer des défis qui découlent de l'inégalité des conditions entre le rail et la route, de réglementations dépassées ou inutiles et de systèmes de financement et de fixation des prix peu satisfaisants.

## Tarifs RPLP plus flexibles et interdiction de circuler la nuit

Afin que les infrastructures de transport de fret et de logistique restent performantes et efficaces, les représentants des cinq organisations ont proposé, aujourd'hui à Berne, de nombreuses solutions concrètes.

- Les problèmes de capacités doivent être réglés rapidement au moyen de différents travaux de construction : créer des voies de dépassement, réaliser rapidement le corridor de 4 mètres et étendre les capacités de transbordement de conteneurs grâce à la construction d'un terminal trimodal performant sur le site logistique de Bâle. En outre, il importe de préserver les possibilités de développement des aéroports nationaux et de ne pas restreindre davantage leurs horaires d'exploitation.
- Des applications TIC et des systèmes de tarification intelligents permettraient de mieux utiliser les capacités existantes. C'est pourquoi l'économie soutient une différenciation horaire des tarifs RPLP.
- Le système de fixation des prix des sillons doit être revu dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'usure de l'infrastructure. Quant aux retards dus à des perturbations du trafic voyageur, ils doivent être compensés par un système de bonus-malus.

- Les dispositions légales actuelles ne sont plus adaptées à la réalité dans de nombreux domaines. Il convient ainsi d'assouplir l'interdiction faite aux camions de circuler la nuit pour le trafic intérieur d'importation et d'exportation, ceci afin d'alléger la circulation aux heures de pointe des pendulaires. Les poids lourds doivent pouvoir circuler à partir de 4 heures (actuellement 5 heures) comme c'était le cas avant 1997. De plus, on pourrait éventuellement supprimer l'interdiction de circuler la nuit pour les camions électriques silencieux, sur les courts trajets visant à effectuer des livraisons dans les centres urbains. Il serait également possible de fluidifier la circulation et d'harmoniser davantage les flux de trafic des poids lourds et des véhicules en relevant la limitation de vitesse des poids lourds à 90 km/h (sur les autoroutes et semi-autoroutes).

### **La Suisse a besoin d'une vue d'ensemble pour le transport de marchandises**

En outre, il revient encore aux pouvoirs publics de mieux coordonner le développement des espaces habités avec les besoins du transport de marchandises. Il serait judicieux que la Confédération et les cantons formulent leurs objectifs stratégiques (et des mesures) pour le site logistique suisse dans une vue d'ensemble englobant tous les modes de transport. Afin de garantir une planification intégrant tous ces modes, il importe, enfin, d'examiner l'organisation des trois offices compétents au niveau fédéral.

Pour toutes questions :

- Monika Rühl, présidente de la direction d'économiesuisse : 079 301 70 47
- Adrian Amstutz, président de l'ASTAG : 079 448 71 14
- Franz Steinegger, président de la VAP : 079 434 54 55
- André Auderset, directeur de la SVS : 079 416 36 05
- Peter Somaglia, président de l'IG Air Cargo : 076 440 55 15

## Conférence de presse

### Transport de marchandises et logistique : solutions de l'économie pour une Suisse forte et interconnectée

Jeudi 19 février 2015

Le discours prononcé fait foi.

## Le transport de marchandises et la logistique sont l'épine dorsale de toute économie moderne

Monika Rühl, présidente de la direction, economie suisse

Mesdames, Messieurs,

Je vous souhaite une cordiale bienvenue à cette conférence de presse et ai le privilège de vous présenter les orateurs qui représentent la branche du transport de marchandises et de la logistique. Au cours des neuf derniers mois, economie suisse a établi un état des lieux exhaustif en collaboration avec l'Association suisse des transports routiers ASTAG, l'IG Air Cargo – le groupement d'intérêt en faveur du fret aérien en Suisse –, l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire SVS et l'Association des chargeurs VAP. Nous sommes aujourd'hui en mesure de vous en présenter les principales conclusions ainsi que les solutions élaborées par les milieux économiques.

Pourquoi avons-nous lancé ce projet ? La réponse est toute simple : pour l'économie toute entière, il est essentiel de pouvoir s'appuyer sur un transport de marchandises compétitif et une logistique efficace. L'opinion publique et les milieux politiques, par contre, semblent peu intéressés par ces thèmes. Le transport de marchandises et la logistique ne concernent pourtant pas exclusivement ces secteurs, mais toute l'économie. C'est pourquoi un groupe de travail largement représentatif s'est formé au sein d'economie suisse. Le point clé de l'approche choisie est une vision à 360 degrés de ce domaine. Au lieu de suivre la voie habituelle et d'étudier les différents modes de transport, nous avons opté pour une vue globale les intégrant tous. La publication « *Transport de marchandises et logistique : solutions de l'économie pour une Suisse forte et interconnectée* », que nous présentons aujourd'hui au public, est le fruit de ces travaux. Les organisations faitières ici présentes y ont contribué. Adrian Amstutz, président de l'Association suisse des transports routiers ASTAG, Franz Steinegger, président de l'Association des chargeurs VAP, André Auderset, directeur de l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire (SVS), ainsi que Peter Somaglia, président d'IG Air Cargo, vous en dévoileront des éléments après mon introduction.

Le trafic voyageurs est sur toutes les lèvres, tandis que le trafic marchandises et la logistique sont pour ainsi dire absents des débats politiques et publics. Sans transport de marchandises fonctionnel ni logistique efficace, la Suisse ne serait pourtant pas ce qu'elle est aujourd'hui : une des économies les plus performantes et compétitives de la planète. Jamais encore l'économie et la société n'ont été à ce

point cloisonnées sur la base de la division des tâches et en même temps interconnectées à l'échelle internationale. Cela vaut tout particulièrement pour le pays d'exportation qu'est la Suisse.

Voici deux chiffres pour illustrer mon propos : en 2013, la Suisse a exporté pour plus de 212 milliards de francs de marchandises. Ses importations ont totalisé 186 milliards. Il est clair que ce volume d'échanges considérable avec l'étranger, de même qu'au sein de l'économie nationale, génère du trafic. S'y ajoutent les flux de marchandises qui – entre lieu d'origine et lieu de destination – ne font que transiter par notre pays, voie de passage importante par sa position centrale en Europe.

Dans une économie compétitive, le transport de marchandises et la logistique remplissent une fonction transversale essentielle, car sans ces activités de base, les autres secteurs ne pourraient pas exister. Ils fournissent les biens et services aux producteurs comme aux consommateurs et sont indispensables pour acheminer les marchandises nécessaires au bon endroit, au bon moment.

La pression augmente cependant, comme le montrent divers indices internationaux. D'abord, la qualité des infrastructures suisses de transport a diminué, selon les évaluations de compétitivité établies par le WEF ces dernières années. Notre pays reste certes champion du monde en matière d'infrastructures, mais depuis 2008, sa compétitivité a reculé en raison de la qualité de ses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Un exemple : l'infrastructure routière, prédominante dans le trafic marchandises, se plaçait au deuxième rang en 2009, mais est tombée depuis à la neuvième place.

Ensuite, notre plateforme logistique perd aussi du terrain par rapport à ses concurrents à l'aune de divers facteurs mous, tels que la qualité des services de logistique, la ponctualité ou le déroulement des formalités douanières. Dans le dernier indice de performance logistique (Logistics Performance Index) de la Banque mondiale, la Suisse n'occupe ainsi plus que la quatorzième place, alors qu'elle était sixième en 2010.

Cette évolution est un signal d'alarme pour l'économie, la politique et l'administration. Elle devrait inciter ces acteurs à examiner la thématique avec un plus grand intérêt, car le trafic marchandises et la logistique constituent un facteur d'implantation important face à la concurrence internationale. Économie hautement spécialisée, la Suisse serait bien avisée de se concentrer de nouveau plus sur la compétitivité du trafic marchandises et de la logistique. Dans cet esprit, l'économie suisse a pris les devants et, de concert avec les partenaires ici présents, décidé de placer ce thème tout en haut de l'agenda. Nous espérons que nos propositions susciteront un débat intéressant.

Conférence de presse du 19 février 2015

**Le discours prononcé fait foi.**

1 | 3

## **Pour plus d'efficacité dans le transport de marchandises – aujourd'hui plus que jamais !**

**CN Adrian Amstutz, président central de l'ASTAG**

Pour l'industrie suisse des transports aussi, le 15 janvier 2015 a fait l'effet d'un choc. À la suite de l'abolition du cours plancher face à l'euro, l'économie suisse s'est retrouvée, d'un coup, sous une pression encore plus grande. De nombreux transporteurs sont eux aussi durement touchés. Selon la nature, la taille et la structure de l'exploitation, l'existence de leur entreprise peut être menacée. Les sociétés de transport actives dans l'import-export ou tributaires de l'industrie ou du tourisme en Suisse sont celles qui souffrent le plus. La politique doit à présent agir. Il ne suffit plus d'être moins mauvais ou aussi bon que la concurrence. Il faut être meilleur ! Les charges totalement disproportionnées qui pèsent sur le transport routier de voyageurs et de marchandises doivent être allégées.

Première condition, l'économie suisse doit viser l'efficacité maximale dans la production. Entrent dans ce cadre des prestations de transport fiables, sur mesure et abordables. Le fret et la logistique sont les artères vitales de la Suisse. J'en veux pour preuve qu'au cours des vingt dernières années, le transport intérieur de marchandises s'est accru au même rythme que la croissance économique. Sans l'industrie des transports, point de croissance économique.

Pour parler de manière imagée :

Les fruits et les légumes ne poussent pas dans les rayons des magasins. Les éoliennes du Mont-Soleil n'arrivent pas d'un coup de battement d'ailes sur les crêtes du Jura. La bière ne coule pas comme par miracle d'une pompe. Le béton et les briques ne sont pas transportés en charrette sur les chantiers. De même, les machines et les montres ne peuvent pas être télétransportées outre-mer. À chaque fois, un moyen de transport et un système logistique sont nécessaires, du producteur au consommateur, et du consommateur au centre d'élimination des déchets. En d'autres termes :

**Le transport de marchandises est indispensable. Indispensable à chacun de nous. Jour après jour, année après année, pour l'économie, l'industrie et la population !**

Voilà pourquoi nous devons améliorer le cadre régissant le transport de marchandises. Aujourd'hui plus que jamais. Il faut supprimer les obstacles réglementaires et réduire sensiblement les charges qui pèsent sur lui. Renoncer à toute nouvelle charge administrative ou fiscale à l'encontre du transport routier. Aussi éliminer les goulets d'étranglement et réaliser au plus vite les projets routiers pour accroître la productivité du transport de marchandises et de voyageurs.

Permettez-moi de citer deux exemples :

- Sur le réseau des routes nationales, les conducteurs perdent plus de 20 000 heures par an dans les embouteillages. Cette perte de productivité, occasionnée par l'État, coûte des milliards de francs. À nous tous. Aux entreprises de transport d'abord, puis à l'économie et, finalement, aux consommateurs. Nous sommes seuls responsables de cette perte de productivité qui détériore notre compétitivité à l'exportation. C'est absurde. Nous avons besoin dès maintenant d'un programme de grande envergure pour éliminer les goulets d'étranglement et accroître les capacités dans toutes les régions du pays. Pour que le trafic redevienne fluide. Pour une économie concurrentielle, pour les consommateurs, mais aussi pour la qualité de l'air, les embouteillages étant une source importante de pollution atmosphérique !
- Second exemple : Pour alimenter le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Conseil fédéral a annoncé une hausse, comprise entre 5 et 7 centimes, de la surtaxe sur les huiles minérales. Il est prévu de relever celle-ci de manière échelonnée dans un second temps. Depuis le 15 janvier, c'est hors de question pour nous. L'économie et l'industrie des transports doivent d'abord encaisser le choc de l'appréciation du franc de 15 %. De telles décisions menaceraient à coup sûr des emplois.

Mesdames et Messieurs,

Nous n'avons pas le droit d'entraver l'économie suisse, les entreprises de transport et notre prospérité. Au contraire, nous devons libérer le plus possible la voie, car le transport de marchandises doit pouvoir fonctionner de manière fluide. Cet impératif, je le souligne, ne vaut pas seulement pour la route. Il est valable pour tous les modes de transport.

Dans notre publication commune, nous avons identifié six points critiques qui se répercutent négativement sur la qualité et l'efficacité du transport de marchandises et de la logistique :

- Aggravation des problèmes de capacité
- Processus de planification et de décision politiques

- Développement de l'urbanisation
- Cadre normatif
- Financement des infrastructures de transport
- Inégalités des conditions de concurrence

Un système de transport de marchandises et de logistique fiable, adapté aux besoins et avantageux ne peut fonctionner que si les transports ferroviaire, routier, fluvial et aérien sont en parfaite adéquation. Pour cela, des mesures s'imposent sur tous les fronts. Les conditions-cadre doivent être améliorées partout. Les orateurs qui s'exprimeront après moi se pencheront sur ces six points critiques et présenteront les propositions concrètes de l'économie pour y remédier.

Conférence de presse du 19 février 2015  
Le discours prononcé fait foi.

## **L'économie a besoin d'infrastructures de trafic marchandises dont les capacités répondent à la demande**

**Peter Somaglia, IG Air Cargo, président**

Pour le transport de marchandises et la logistique, le plus grand défi est l'augmentation des goulets d'étranglement. Les infrastructures en place n'ont pas été conçues pour les volumes d'aujourd'hui et de demain – une constatation qui se vérifie malheureusement pour le rail, la route, la navigation et l'aviation, les quatre modes de transport que nous avons passés en revue.

La liste des goulets d'étranglement est longue. Dans le domaine du fret aérien, citons l'interdiction des vols de nuit imposée à l'aéroport de Zurich de 23 h 30 à 6 h 00. En comparaison européenne des heures d'exploitation, l'aéroport de Zurich est ainsi soumis aux conditions-cadre les plus sévères. Le fret aérien embarqué à bord des avions de passagers en est également affecté. Pourtant, sans cargo, la plupart des trajets long-courriers ne seraient pas rentables. À cela s'ajoutent des problèmes de capacité dans les infrastructures de fret. Il manque notamment les installations nécessaires pour traiter les envois de grande valeur, sous température contrôlée ou très urgents. Mais la structure économique de la Suisse demande justement de telles infrastructures permettant des transports aériens de haute qualité.

### **Les infrastructures doivent être développées en coordination avec les besoins de l'économie**

L'exemple cité montre que l'économie a besoin d'infrastructures de transport de marchandises dont les capacités répondent à la demande. Les goulets d'étranglement dans l'infrastructure et l'exploitation doivent être éliminés dans les plus brefs délais. Il faut par ailleurs maintenir les capacités existantes ou mieux les exploiter et en créer de nouvelles. L'infrastructure pour le trafic marchandises ainsi que les sites logistiques doivent être développés en coordination avec les besoins de l'économie.

Nous devons redoubler d'efforts pour résoudre le problème des capacités. Des solutions existent pour les résoudre. Le développement de l'infrastructure ferroviaire doit ainsi mieux tenir compte des besoins du trafic marchandises. Il faut éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire par des mesures de construction appropriées. Le transport de marchandises nécessite, par exemple, plus de possibilités de croisement et de voies de dépassement ainsi que des aménagements des infrastructures de gare. Sur la route, il s'agit de contrer les embouteillages quotidiens aux heures de pointe. L'économie est donc favorable à ce que les tarifs de la RPLP soient différenciés selon l'heure de la journée, afin de créer des incitations financières et de lisser les pics de trafic. Pour éviter de compromettre la compétitivité de la navigation aérienne et donc du fret aérien, il convient de ne pas durcir davantage les restrictions en matière d'heures de vol pesant sur nos aéroports nationaux. Pour le transport de marchandises par voie fluviale, il convient d'accroître les capacités de transbordement des conteneurs en construisant un terminal trimodal efficace sur le site logistique de Bâle, avec un bon raccordement aux réseaux routier et ferroviaire.

### **Les processus de décision politiques doivent permettre la construction rapide et efficace d'infrastructures pour le transport de marchandises**

Concernant le problème des processus de planification et de décision politiques, force est de constater que ceux-ci gênent la mise en place d'infrastructures de transport de marchandises et de sites logistiques adaptés aux besoins. Ils sont trop longs, insuffisamment adaptés aux réalités internationales et aux différents modes de transport et pas assez en phase avec l'économie.



L'évolution de l'infrastructure routière fournit un triste exemple à cet égard car, à force d'oppositions de riverains ou de recours collectifs, l'aménagement du réseau routier tient du parcours du combattant. Plusieurs projets urgents sont bloqués depuis des années, voire des décennies. L'exemple le plus connu est celui de l'autoroute de l'Oberland zurichois, dont les premiers plans remontent à 1965. Un demi-siècle plus tard, il manque toujours le maillon reliant Uster et Hinwil pour parachever la A53. Pourtant, ce tronçon contribuerait notablement à décharger les communes concernées du trafic de transit. Autre exemple parlant : l'élargissement à six voies du tronçon de l'A1/A2 Härkingen-Wiggertal, situé à l'intersection des axes nord-sud et est-ouest et donc au cœur du réseau routier helvétique. Une vingtaine d'années se sont écoulées entre le début de la planification et la réalisation des travaux.

En toute sincérité, nous ne pouvons tout bonnement pas nous permettre de telles lenteurs. Les heures d'embouteillage sur les routes nationales ont doublé en cinq ans. L'économie est tributaire d'un développement utile et efficace des infrastructures de transport de marchandises. Les voies de décision politiques doivent être organisées de façon à permettre la construction et l'exploitation rapides, conformes aux besoins et internationalement coordonnées des infrastructures adéquates.

**Les conclusions suivantes s'imposent :**

Les programmes de développement stratégique pour la route et le rail doivent mieux tenir compte des intérêts du trafic marchandises. Pour cela, les aspects liés au trafic marchandises doivent compter davantage dans les analyses coût-utilité. Il faut impérativement raccourcir les délais de planification et de construction des infrastructures routières. La Confédération doit trouver des solutions permettant d'accélérer la réalisation des futurs projets routiers, ce qui implique aussi de revoir les procédures de recours contre les constructions routières. La planification des infrastructures de transport doit intégrer tous les modes de transport. À cette fin, il convient de réorganiser les services des transports compétents pour une meilleure coordination de la planification des transports. Enfin, pour les pistes de l'aéroport de Zurich, il faut dès aujourd'hui planifier certains aménagements qui seront sans doute nécessaires dans un proche avenir.

Conférence de presse du 19 février 2015  
Seul le discours prononcé fait foi.

## **L'économie a besoin de sites logistiques fonctionnels à proximité des centres de production et de consommation**

**André Auderset, directeur, Association suisse de navigation et d'économie portuaire**

Je vais traiter du point critique que représente le développement des espaces habités. Ceux-ci évincent de plus en plus les activités de transport de marchandises et de logistique hors des centres économiques et des agglomérations. Plus les espaces habités s'approchent d'infrastructures du trafic marchandises et de sites logistiques existants ou planifiés, plus vite apparaissent des conflits de ressources qui, pour la plupart, se règlent au détriment du trafic marchandises. Les agglomérations, où l'économie et la population doivent être approvisionnées quotidiennement, ont pourtant un grand besoin de sites logistiques bien raccordés.

Voici un exemple qui concerne la navigation. Dans les Ports rhénans de Bâle, une partie des droits de superficie s'éteindront dans quinze ans, d'autres dans 35 ans. Aujourd'hui, on peut dire avec une assez grande certitude que les surfaces qui deviendront disponibles dans quinze ans ne resteront pas consacrées à des activités logistiques. Si les logements et les espaces dédiés aux loisirs dominent, ces surfaces feront certes défaut, mais ce n'est pas tout. On peut s'attendre à ce que les surfaces voisines subissent rapidement des pressions – même si elles sont protégées pour 20 années supplémentaires. Un particulier qui achète un appartement proche du port, oublie généralement assez vite qu'il s'installe dans une zone bruyante et sale. Il n'est pas simple non plus d'agrandir les surfaces et on trouve des sites de remplacement presque exclusivement de l'autre côté de la frontière. Une évolution diamétralement opposée à la croissance annoncée des volumes de trafic dans les Ports rhénans suisses.

L'économie a besoin de sites logistiques fonctionnels à proximité des centres de production. Si ce point est négligé dans l'aménagement du territoire, nous risquons de voir partir à l'étranger non seulement les surfaces dédiées à la logistique, mais également la production. Les sites logistiques existants et leur raccordement aux réseaux de transport doivent être maintenus lorsqu'ils sont nécessaires pour l'approvisionnement efficace des zones d'habitation, ou lorsque leur déplacement ne permet pas de poursuivre l'exploitation à des conditions économiquement acceptables.

### **Proposition : l'aménagement du territoire doit davantage tenir compte des besoins du trafic de marchandises**

Notre proposition principale consiste à cordonner l'urbanisation avec les besoins du trafic marchandises et des sites logistiques. Cela nécessite un processus de planification institutionnalisé, qui implique d'intégrer dès le départ les acteurs économiques concernés. Il importe également d'élaborer une vision globale du trafic marchandises et de la logistique. La Confédération est appelée à formuler des objectifs stratégiques pour la Suisse en tant que site logistique. Les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux doivent être adaptés en conséquence.

En particulier dans le cas des Ports rhénans, mais aussi dans celui des aéroports nationaux – toutes deux des infrastructures de transport d'importance nationale –, il s'agit de garantir leur développement, tant sur le plan des infrastructures que sur celui de l'exploitation. Les surfaces actuellement consacrées à la logistique dans la région bâloise doivent être sécurisées via une planification globale de l'aménagement du territoire. De plus, afin de développer à long terme

l'infrastructure d'importance nationale que sont les ports, il convient de coordonner étroitement les intérêts nationaux de la Confédération avec ceux des cantons concernés.

### **Libérer le trafic de marchandises de prescriptions légales inutiles et inefficaces**

J'en viens maintenant au point critique que constitue le cadre normatif actuel. Celui-ci affecte les performances du transport de marchandises. Tous les modes de transport sont touchés. La législation sur la durée du travail dans le secteur ferroviaire date de l'ère industrielle alors que parallèlement, le secteur routier est soumis à des exigences toujours plus sévères. La compétitivité du fret aérien suisse est notamment pénalisée par le niveau élevé des coûts de sécurité et par les différences existant entre les réglementations nationales.

Un exemple du trafic routier illustre bien le problème : la vitesse des poids lourds est limitée à 80 km/h. Cette limitation se justifie de moins en moins eu égard au progrès technique. Les camions pourraient désormais rouler plus vite sur le réseau de routes nationales sans nuire à la sécurité ou à l'environnement. Le relèvement de la limitation de vitesse des poids lourds harmoniserait le flux des voitures de tourisme et des camions et permettrait de mieux utiliser les capacités routières existantes.

Cet exemple montre clairement que le trafic de marchandises doit être libéré de réglementations inutiles et inefficaces. Cela concerne le trafic ferroviaire de marchandises, où les prescriptions relatives au travail doivent être assouplies et adaptées aux normes internationales. Quant aux conditions-cadre fixées pour le transport routier de marchandises, elles ne doivent pas être durcies davantage. À cela s'ajoute que, en comparaison internationale, l'aviation suisse est discriminée sur le plan des coûts de sécurité. Il est important que les pouvoirs publics prennent en charge une partie des coûts inhérents aux missions régaliennes de sécurité. Et, pro domo, dans le domaine de la navigation intérieure, la Suisse doit défendre le maintien de la Convention de Mannheim et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, qui l'applique, car toutes deux sont garantes d'une navigation sans entraves. En effet, l'une et l'autre garantissent à la Suisse non seulement l'accès à la mer – mais aussi un droit de veto contre toutes les tentatives d'entamer cette liberté.

Conférence de presse du 19 février  
Le discours prononcé fait foi.

## **Plus de concurrence pour un système de transport de marchandises plus efficace**

**Franz Steinegger, VAP, président**

Pour clore ce tour d'horizon, je souhaite parler des conflits liés d'une part au financement et de l'autre aux conditions de concurrence. D'abord le financement. Au cours des dernières décennies, le financement des infrastructures de transport a été privé d'assises solides et axées sur le long terme. Suite à l'approbation du projet FAIF, l'extension de l'infrastructure ferroviaire est certes réglée à long terme, mais sans aucune transparence quant aux répercussions financières pour l'État et les clients. Le développement des infrastructures routières et portuaires conforme aux besoins affronte de grands défis financiers. Il sera sans doute difficile de trouver un compromis entre l'initiative dite « vache à lait » et le projet FORTA, proposé par le Conseil fédéral. En plus, le financement des infrastructures de transport ne tient pas compte des intérêts du transport de marchandises.

### **Transparence du financement et vérité des coûts doivent être les mots d'ordre lors de la construction de nouvelles infrastructures**

Le financement des infrastructures de transport de marchandises doit reposer sur un fondement solide et durable. Dans cette optique, le financement des projets d'entretien et d'extension des réseaux ferroviaires doit obéir à des critères stricts de transparence et de vérité des coûts. L'exemple du transport ferroviaire illustre le besoin d'agir en la matière. La hausse des coûts d'entretien du réseau ferroviaire dégrade les résultats des exploitants de ces infrastructures. Le nombre croissant de voyageurs, l'utilisation plus intense du réseau et, surtout, l'achat de nouveau matériel roulant pour le trafic voyageurs pèsent toujours plus sur l'infrastructure ferroviaire. Ainsi, à peine dix ans après la mise en service du nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist, il a déjà fallu remplacer six kilomètres de rail. Ces aspects ne sont aujourd'hui pas assez pris en compte ni dans les analyses coûts-bénéfices des nouveaux aménagements, ni dans la fixation des prix. Des offres subventionnées stimulent la demande dans le domaine du trafic voyageurs et contribuent en même temps à accélérer le mitage du territoire. La circulation des trains voyageurs souffre d'une inefficacité croissante, tandis que le trafic marchandises utilise des trains toujours plus longs et plus lourds.

### **Le système de prix du sillon doit respecter le principe de causalité**

J'aimerais vous présenter maintenant les principales actions à entreprendre par rapport au financement. Il faut en premier lieu que les futures décisions d'investissement incluent impérativement le coût du cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire. Cela nécessite une plus grande transparence en matière de coûts d'exploitation et d'entretien pour, d'une part, mieux respecter le principe de causalité et, d'autre part, dépolitiser les décisions d'investissement. Il faut également réviser le système de fixation du prix du sillon dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'usure des infrastructures et des capacités. Le calcul devrait se fonder désormais sur la prestation (trains-kilomètres) et non sur le poids (tonnes), tout en intégrant mieux les aspects de la qualité du sillon et de la consommation d'énergie. Les dépenses liées aux normes d'aménagement élevées exigées par le trafic voyageurs pour des raisons de confort ne doivent en outre pas être répercutées sur le transport de marchandises.

Les infrastructures du trafic marchandises pour l'approvisionnement des centres urbains et des agglomérations devraient être cofinancées par la Confédération, par l'intermédiaire des projets

d'agglomération. Sans sites logistiques d'accès facile et voies de communication efficaces menant vers les centres, la logistique urbaine ne peut pas fonctionner. À l'avenir, les programmes d'agglomération doivent intégrer le transport de marchandises sur un pied d'égalité.

### **L'inégalité des conditions de concurrence nuit à la productivité du transport de marchandises**

Penchons-nous à présent sur les conflits découlant des conditions de concurrence. Par manque de compétition, le rail a suivi un rythme d'innovation bien plus lent que la route, au regard de la rentabilité comme des émissions affectant les humains et l'environnement. À l'inverse, la saine concurrence dans le trafic routier suscite innovation et amélioration de l'efficacité. L'absence de hausse de la productivité des chemins de fer est essentiellement due au régime de marché en place et menace la capacité du trafic marchandises ferroviaire à relever les défis à venir. Dans la compétition qui l'oppose à la route, celui-ci perd toujours plus de terrain, aussi à cause des prescriptions restrictives régissant le travail dans le trafic ferroviaire.

### **La concurrence est la clé d'un système de transport de marchandises efficace**

La concurrence est le fondement même d'un système plus efficace de transport de marchandises. Et la concurrence nécessite des règles équitables et des conditions égales pour tous. Il faut qu'elle s'intensifie dans le transport ferroviaire de marchandises. L'augmentation du trafic combiné, par exemple, ne doit pas être monopolisée au profit de CFF Cargo. Il convient de développer les conditions générales et les infrastructures de ce marché de façon à favoriser la concurrence intermodale non discriminatoire. Ainsi seulement aboutirons-nous à une plus grande productivité, autonomie financière et innovation ainsi qu'à une offre conforme à la demande.

Les conclusions suivantes s'imposent : Il faut intensifier la concurrence dans le domaine du trafic marchandises ferroviaire. En accédant à l'autonomie et en se dotant de son propre conseil d'administration, CFF Cargo aura plus de liberté en tant qu'entreprise pour agir sur le marché, une fois que le mandat légal relatif à l'offre de transport de marchandises aura été supprimé. Cela crée aussi les conditions pour une attribution indépendante des sillons au transport de voyageurs et de marchandises. Il faut, enfin, étendre l'accès sans discrimination au réseau ferroviaire aux installations de transbordement par exemple.