

Position de la branche du trafic marchandises

Assurer l'avenir de la Suisse. Stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire

Grâce à ses prestations de transport, le trafic marchandises ferroviaire est l'un des piliers centraux de la logistique suisse. Sa part de 25 % dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation est élevée en comparaison européenne et importante pour l'économie nationale. La branche des transporteurs est un acteur central dans l'approvisionnement de la Suisse en marchandises utiles au quotidien (denrées alimentaires, matériaux de construction, carburants et combustibles, produits chimiques, etc.) et dans l'élimination des déchets. Elle a besoin d'un trafic marchandises ferroviaire concurrentiel comme maillon fort de ses chaînes logistiques complexes, dont la solidité repose sur la multimodalité des transports. Pour le bien de l'environnement et de la société. Les signataires ci-après s'engagent en faveur d'un trafic marchandises ferroviaire suisse performant.

Afin d'assurer la pérennité du trafic marchandises ferroviaire suisse, le Conseil fédéral a élaboré une stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. Les raisons de notre soutien ferme à cette stratégie globale et à la refonte de la loi sur le transport de marchandises (LTM) en découlant sont les suivantes:

- Nous sommes convaincus que le chemin de fer ne pourra conserver sa dynamique macro-économique que si la **concurrence intermodale** fonctionne sur le rail et que les entreprises disposent d'une **marge de manœuvre** qu'elles peuvent exploiter avec flexibilité. C'est pour lui la seule manière de rester un maillon fort de la chaîne logistique suisse. Notre objectif est de renforcer le transport par wagons complets en l'orientant sur la demande.
- Les «projets d'utilisation du réseau» et les «plans d'utilisation du réseau» garantissent une **disponibilité obligatoire à long terme des sillons pour le trafic marchandises** sur le réseau ferroviaire. Les investissements des privés et des pouvoirs publics dans des installations dédiées au trafic marchandises et à la logistique ne peuvent déployer les effets attendus que si les capacités du trafic marchandises sont attribuées de façon prévisionnelle et contraignante. Le traitement égal du transport de marchandises et du transport de voyageurs désormais prévu dans le développement stratégique du réseau et dans l'attribution des sillons est un élément majeur et des plus nécessaires du projet pour la branche.
- La définition de règles claires garantit la **sécurité des investissements**. C'est pourquoi nous approuvons que le soutien financier du trafic marchandises ferroviaire soit alloué en priorité à l'accès aux infrastructures ainsi qu'aux investissements dans les innovations et les installations (comme les voies de raccordement et les terminaux TC). Ceci nous permet d'augmenter durablement la performance et la productivité du trafic marchandises.
- Les **prescriptions actuelles s'appliquant à la route** – notamment la RPLP, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, la limitation à 40 tonnes et l'interdiction de cabotage – sont indispensables au succès de la stratégie globale et doivent donc être conservées telles quelles.

- Un processus institutionnalisé de **planification commune de l'infrastructure entre la Confédération et la branche** permet d'obtenir des solutions coordonnées en fonction des besoins du marché du trafic marchandises. Nous approuvons les résultats de la procédure de médiation pour les terminaux TC et les appliquerons avec la Confédération. Pour permettre aux entreprises générant un fort trafic d'accéder à l'avenir aussi au rail, la planification des futurs sites économiques (installations de transbordement, terminaux, sites de production, etc.) doit se fonder sur les besoins du marché et être intégrée dans l'aménagement cantonal.
- L'accès **aux installations de trafic marchandises et aux terminaux** doit être **non discriminatoire** et être ouvert aux entreprises de transport de marchandises et aux opérateurs du trafic combiné aux mêmes conditions.
- Lorsque les raccordements au trafic marchandises ferroviaire ne peuvent pas être exploités de manière rentable (notamment pour les chemins de fer à voie métrique), l'**option de la commande par les pouvoirs publics** fait sens. Cet instrument permet d'augmenter la part du rail dans le trafic marchandises en invoquant des raisons économiques ou de politique d'approvisionnement et de transfert.

Nous souhaitons en outre souligner qu'il est capital pour le maintien de la compétitivité du trafic marchandises que les prix des sillons soient fixés de manière stable et suivant le principe de causalité. La tarification des sillons en fonction de la qualité des sillons, de l'usure de l'infrastructure et de la consommation d'énergie spécifique devra être garantie pour la prochaine adaptation du système d'ici 2017 au plus tard et tendre à réduire la charge du trafic marchandises. Le système de prix des sillons devra par ailleurs apporter aux entreprises ferroviaires une sécurité de planification élevée sur plusieurs années.

Nous nous engageons en faveur d'une plateforme logistique suisse performante et d'un approvisionnement en marchandises durable pour notre pays sur le rail.



Nicolas Perrin, directeur
CFF Cargo SA



Dirk Stahl, CEO
BLS Cargo SA



Ueli Stückelberger, directeur
Union des transports publics (UTP)



Hans-Peter Hadorn, directeur
**Ports rhénans suisses /
Hafenbahn Schweiz AG**