

PRD Suisse

Secrétariat général
Neuengasse 20
Case postale 6136
CH-3001 Bern
Tél: +41 (0)31 320 35 35
Fax: +41 (0)31 320 35 00
E-Mail: info@prd.ch
www.prd.ch

Office fédéral des transports
3003 Berne

Berne, le 16 octobre 2006

Consultation: Projet législatif concernant le trafic marchandises

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation visée en objet et vous transmettons par la présente notre réponse.

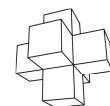
Résumé de notre position

- Le PRD rappelle **son soutien à la politique de transfert** approuvée à de nombreuses reprises par le peuple et les cantons.
- Le rapport tel que soumis à la consultation est toutefois insuffisant. De nombreux éclaircissements concernant la situation actuelle et la stratégie du gouvernement doivent être apportés dans le **message**.
- Le Conseil fédéral a reçu pour mandats constitutionnel et légal de mettre en œuvre une politique de transfert avec des **objectifs** précis. Ces derniers **n'ont pas été atteints**. Il est prié d'expliquer les raisons d'un tel échec. Un bilan de la politique actuelle ainsi qu'un examen détaillé des mesures prises jusqu'ici est indispensable. Sur cette base, le Conseil fédéral est prié de présenter un projet fixant des objectifs réalistes.
- Le **Conseil fédéral** est par conséquent prié de présenter dans son message un objectif en termes de nombre de courses et de délais qu'il estime réaliste et réalisable.
- Le PRD exige que dans son **message** le Conseil fédéral :
 - précise comment il a impliqué nos partenaires européens dans la mise en œuvre de sa politique de transfert ;
 - précise sa stratégie internationale en la matière ;
 - élabore des systèmes favorisant l'exploitation dans le domaine du transport marchandises (aménagement des horaires, réduction du prix du sillon...) ;
 - fasse un inventaire précis de toutes les mesures prises jusqu'ici avec une évaluation des résultats ;
 - apporte toutes les précisions demandées dans notre prise de position.

1) Objectifs de la future politique de transfert / Bilan intermédiaire

Les obligations de la Confédération

Selon le PRD le projet proposé par le Conseil fédéral se contente de décrire un problème, sans toutefois montrer les mesures permettant sa résolution. Alors que l'objectif constitutionnel a été



adopté par le peuple et les cantons il y a plus de 10 ans et que la loi est en vigueur depuis de nombreuses années, le rapport ne fait pas de véritable inventaire précis de mesures adoptées. De plus, alors que l'objectif fixé par la législation ne sera pas atteint, les raisons de cet échec ne font l'objet d'aucune analyse approfondie. La non-implication de nos voisins dans ce processus est par exemple problématique. Le **message** devra fournir des indications plus précises concernant ces différents éléments.

La politique de transfert se trouve dans une **phase décisive**. D'une part, nous nous approchons de 2009, année fixée pour la réalisation des objectifs. D'autre part, il paraît désormais acquis que l'objectif fixé (650'000 courses) ne sera pas atteint. Ce pilier de la politique des transports doit donc être repensé.

Le Conseil fédéral a un certain nombre de tâches à accomplir si les objectifs fixés dans les alinéas 1 et 2 de l'article 1 de la **loi** semblent compromis. Il doit fixer des étapes intermédiaires du transfert et prendre les mesures nécessaires ou les proposer à l'Assemblée fédérale. En cas de nécessité il propose des mesures supplémentaires. Elles doivent être prises aux niveaux national (collaboration avec les entreprises du secteur et les collectivités publiques) et international (collaboration européenne).

Dans le dossier des NLFA les derniers événements, dont entre autres les reports sur l'axe du Gothard, montrent que le Conseil fédéral s'est trop longtemps contenté d'un rôle de contrôleur. Ce manque de conduite politique doit être corrigé rapidement. Le **message** précisera comment le Conseil fédéral compte conduire politiquement ce dossier jusqu'à son aboutissement.

Mission accomplie ?

A ce stade, la question centrale est de savoir si la mission a été accomplie.

La réalisation de l'objectif de stabilisation est très discutée. L'ouverture aux véhicules de 40 tonnes a permis une amélioration de l'efficacité et le nombre de courses est difficilement chiffrable. Dans son dernier rapport, le Conseil fédéral estime que même avec l'adoption de nouvelles mesures, les objectifs légaux ne pourront pas être atteints. Il s'agit ici d'agir sur un marché complexe sur lequel l'influence extérieure est importante, ce qui réduit la marge de manœuvre suisse. Il faut par conséquent fixer des objectifs réalistes.

2) Objectifs généraux du projet

Il convient de rappeler que la politique de transfert ne concerne pas tout le territoire suisse mais **le transit alpin**. De plus, ce projet a pour objectif de soutenir le chemin de fer et non de sanctionner la route. La fluidité du trafic des marchandises sur le rail doit être assurée, cela particulièrement aux frontières.

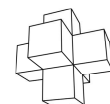
La politique de transfert doit être conçue comme un **processus** de gestion du trafic marchandises et non comme la réalisation obligatoire d'objectifs chiffrés, par définition arbitraires. Un objectif réalisable et réaliste doit être formulé. Le PRD se prononcera sur un **nombre de courses** à atteindre lorsque tous les éléments permettant une décision crédible seront disponibles.

Outre les activités sur la scène internationale (voir ci-dessous), les autorités doivent être actives sur **plusieurs fronts**. L'augmentation de la RPLP doit être adoptée jusqu'à la limite autorisée par l'accord bilatéral sur le transport terrestre. La poursuite de l'ouverture du marché du trafic marchandise est souhaitable. Il est de plus important que l'interopérabilité soit en tout temps assurée.

3) Mesures de la politique de transfert : un bilan mitigé et de nombreuses questions ouvertes

Un environnement européen en mutation

La politique de transfert a été décidée il y a plus d'une décennie. Le Conseil fédéral, et plus particulièrement le conseiller fédéral responsable du dossier des transports, doivent intensifier leur activité au niveau européen. Cette dernière a été négligée ces dernières années. Dans son rapport sur le projet législatif, le Conseil fédéral estime pouvoir trouver une entente avec ses partenaires européens concernant l'introduction de la bourse sur le transit alpin. Les motifs pour



lesquels ce dialogue n'a pas été entamé plus tôt ne sont pas compréhensibles. Le **message** doit apporter des précisions à cet égard.

La politique d'intégration européenne de la Suisse a pour objectif d'assurer une participation au marché intérieur de l'Union Européenne (**UE**). En matière de transport terrestre, la renégociation de **l'accord** en vigueur dans le but d'adopter de nouveaux instruments comporte des risques qu'il ne faut pas négliger (acquis concernant certaines interdictions de circuler entre autres).

Lors de la conclusion de l'accord sur le transit terrestre, l'UE ne se composait pas encore de 25 membres. Avec **l'élargissement**, ce sont nettement plus de poids lourd que prévu initialement qui ont reçu le droit de transiter par notre pays. Lors des discussions avec ses partenaires européens, la Suisse doit leur rappeler les coûts et les efforts supplémentaires découlant de cette nouvelle situation. Cette capacité d'adaptation aux nouvelles réalités doit être considérée comme un atout lors de négociations.

La Suisse doit faire valoir sa **position centrale** (axe de transit nord-sud). Le réseau d'accords bilatéraux constitue un système dont chaque dossier est une composante. Cet argument de négociation a longtemps été négligé.

L'élargissement de l'UE ayant modifié les équilibres économiques en son sein, une évaluation de son influence sur notre politique des transports est indispensable. C'est dans le courant du mois de juin que l'UE a révisé à mi-parcours le **Livre blanc** de la commission de 2001 sur la politique des transports et actualisé ses priorités en matière de transfert modal. Alors que le document initial prévoyait de renverser l'équilibre entre les modes de transports d'ici 2010, un nouvel accent est mis sur la co-modalité, ou utilisation optimale de tous les modes de transport. Le **message** devra contenir une analyse concernant ces derniers développements et leur incidence sur la Suisse.

4) L'action du gouvernement suisse

Mesures dans le domaine du rail

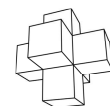
Dans le sillage de l'acceptation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes, le peuple suisse a confirmé à de nombreuses reprises sa volonté de concrétiser cet objectif. **Le PRD Suisse réitère son soutien à la politique de transfert** du trafic marchandises à travers la Suisse de la route au rail, tel que définit dans la Constitution.

A la page 14 du rapport sur le projet législatif, il est rappelé que le projet « Futur développement des grands projets ferroviaires (**ZEB**) », actuellement en phase d'élaboration, sera mis en consultation à la fin de l'année 2006. Le Conseil fédéral doit considérer les projets NLFA comme prioritaires. Dans son **message** il devra aborder la problématique des voies d'accès des nouvelles transversale alpine jusqu'aux frontières.

Il est essentiel d'améliorer les **conditions d'exploitation**. Nous ne voulons pas réserver un corridor pour le trafic marchandises et remettre ainsi en cause tout le système. La fixation de priorités entre les trafics marchandises et passagers en faveur du premier est toutefois nécessaire. Le trafic régional sera affecté par de telles modifications. Les cantons sont à impliquer dans ce processus. Des mesures relatives au prix du sillon sont indispensables. Les différences entre les convois marchandise et voyageur doivent être réduites et tendre vers un rapprochement. Les prix suisses du sillon pour le trafic marchandises sont en outre nettement plus élevés qu'en moyenne européenne. Des mesures concernant l'aménagement des horaires doivent être envisagées. Le Conseil fédéral doit par conséquent faire des propositions concrètes permettant de rapprocher les prix suisses du sillon des autres pays européens dans son **message**. C'est un mélange de mesures dans divers domaines qui permettra d'améliorer ces conditions d'exploitations.

Le **soutien financier** en matière de transport ferroviaire des marchandises fait sens dans la mesure où un objectif constitutionnel a été défini et que les infrastructures en vue de le réaliser sont en cours de construction. Le soutien ne doit être accordé que jusqu'à l'échéance fixée dans la loi. Ces échéances doivent toutefois également être adaptées au processus d'avancement des travaux de construction des infrastructures, et pas uniquement sur le calendrier mentionné dans la loi. Les éventuels retards ne doivent en effet pas causer de lacunes de financement.

De plus, il est hors de question qu'un secteur dont le potentiel de rentabilité est connu soit soutenu financièrement à long terme. Des mécanismes dégressifs doivent par conséquent être fixés.



Des infrastructures routières de qualité

La mise à disposition d'infrastructures routières de qualité est incontournable. Le fonds d'infrastructure joue à ce titre un rôle important : il permet l'achèvement du réseau des routes nationales et doit garantir la fonctionnalité du réseau existant.

Il ne s'agit pas du seul instrument dans le domaine. Les efforts doivent être fournis à tous les niveaux concernés par l'entretien et le développement du réseau routier.

5) Questions concernant le rapport

Mesures en matière de sécurité routière et routes nationales

La sécurité routière doit être assurée. La politique de transfert ne doit cependant pas servir de prétexte pour augmenter de manière disproportionnée les mesures de contrôle du trafic routier lourd. Elles doivent améliorer la sécurité et non avoir pour objectif de rendre moins attractif le transport routier. La sécurité ne saurait donc constituer un instrument de la politique de transfert. Il est essentiel que la fonctionnalité du réseau des routes nationales soit assurée pour des raisons liées à la sécurité et à la compétitivité de notre place économique.

Bourse sur le transit alpin

Il est hors de question de donner une sorte de « chèque en blanc » au Conseil fédéral pour mettre en œuvre cet instrument. Le PRD n'est pas prêt à le soutenir. Le gouvernement doit tout d'abord démontrer qu'il a mis en œuvre ou examiné toutes les mesures envisageables. Des instruments comme la bourse sur le transit alpin ou la taxe sur le transit alpin ne sont donc pas d'actualité.

Report de la date de réalisation (deux années après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard)

Cette phase d'adaptation permettra une exploitation optimale de ces infrastructures.

Objectif écologique

Il est déjà contenu dans la disposition constitutionnelle.

Les objectifs écologiques de protection des Alpes sont à définir dans le cadre des discussions consacrées aux bases légales appropriées. Le propos n'est pas ici de redéfinir une politique environnementale pour l'espace alpin.

Renoncement à un objectif exprimé sous forme de part de marché

Il faut renoncer à fixer un tel objectif. Dans un système économique libéral, il n'appartient pas au législateur de fixer des parts de marché. Il doit cependant fixer des conditions-cadres optimales pour les acteurs du secteur.

La chaussée roulante

La chaussée roulante est un instrument contesté par les transporteurs et la clientèle en est peu friande. De plus, son bilan environnemental est contesté. Ce sont enfin les importants montants qui devront être investis pour la construction de terminaux qui rendent cette variante complémentaire peu attrayante.

Elle ne représente actuellement qu'une part minime du trafic combiné traversant la Suisse. Il convient de s'interroger s'il fait sens d'agir afin de modifier cette réalité. En soutenant une telle variante, la Suisse émettrait un mauvais signal vers l'extérieur.

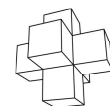
Il est à relever que l'entreprise CFF Cargo a également exprimé son scepticisme concernant cet instrument, notamment en raison des pertes de capacité au niveau des marchandises effectivement transportées.

Le PRD s'oppose par conséquent à cette variante complémentaire.

Adaptations de la loi sur le transport des marchandises

L'article 8 relatif à l'évaluation doit être formulé différemment. Les obligations du Conseil fédéral doivent être précisées et le rôle du parlement comme authentique instance de contrôle garanti. Il est important que ce dernier soit en mesure de véritablement contrôler ce processus de gestion du trafic.

Nous prions par conséquent le Conseil fédéral de proposer une formulation similaire à celle de l'article 3 de la loi sur le transfert du trafic du 8 octobre 1999 :



Art. 3 Planification permanente

1 Le Conseil fédéral soumet tous les deux ans un rapport sur le transfert du trafic aux commissions parlementaires compétentes.

2 Ce rapport comprend notamment:

- a. une évaluation de l'efficacité des mesures prises;
 - b. les objectifs intermédiaires visés pour la période suivante;
 - c. la marche à suivre pour réaliser dans les meilleurs délais l'objectif du transfert mentionné à l'art. 1
-

En espérant que vous tiendrez compte de nos remarques générales et spécifiques, nous vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, nos salutations les plus respectueuses.

Meilleures salutations

FDP Schweiz
Le Président

Fulvio Pelli
Conseiller national

Le Secrétaire général

Guido Schommer