Centre Patronal

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 26 janvier 2023
JHB/DV

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse – réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consultés et avons pris connaissance de l'objet cité sous rubrique. Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires.

Remarques générales

Le Centre Patronal reconnaît l'importance du fret fluvial et ferroviaire pour l'approvisionnement et le développement économique du pays, mais attache tout autant d'importance aux autres moyens de transport de marchandises, au premier rang desquels le transport routier. Dès lors, il s'agit avant tout de penser globalement et avec une approche multimodale qui combine les divers moyens de transport et fait usage, selon les exigences des fournisseurs et des clients, du moyen le plus efficace et au coût le plus avantageux. Cette appréciation guide la présente réponse à la consultation.

Le transport des marchandises a pris ces dernières décennies une importance considérable, accompagnant ainsi le développement économique du pays. Les modes de consommation et de distribution évoluent qui incitent, à partir de centrales de distribution importantes situées sur le plateau suisse, soit à servir directement le client final – on en voudra pour preuve le succès de firmes telles qu'Amazon ou Zalando – soit à alimenter des commerces de détail. Les maîtres-mots en la matière sont avant tout rapidité et flexibilité.

Le projet apparaît ambitieux : il s'agirait ni plus ni moins que de rénover les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. Or, à la lecture du rapport, on constate que le projet se limite aux seuls frets ferroviaires et à la navigation (essentiellement sur le Rhin). L'argument pour le réexamen et la modification de la loi sur le transport des marchandises est de la rendre compatible avec les nouvelles priorités de la Confédération en matière de politique climatique et énergétique. Cela appelle de notre part les remarques particulières suivantes :

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

Remarques particulières

Si l'approvisionnement du pays en matières premières, en combustibles ou en céréales se conçoit aisément par les moyens lourds – on pense ici au fret fluvial ou au rail – les exigences contemporaines de souplesse sont difficilement compatibles avec les contraintes liées à ces mêmes moyens. C'est probablement l'une des raisons qui explique, comme le relève le rapport, que les instruments mis en place lors de la révision entrée en vigueur en 2016 « n'ont pas pu donner l'impulsion nécessaire pour une utilisation plus complète du fret ferroviaire ni pour une augmentation continue de la part de marché du rail dans le fret ».

Nous relevons que si, depuis plus de six ans maintenant, les mesures prises n'ont pas donné de résultat concret pour un accroissement du fret ferroviaire alors que, dans le même temps, les échanges internes au pays augmentaient, c'est parce que cette infrastructure ne répond qu'imparfaitement aux nécessités économiques actuelles. Lourde, complexe à utiliser et souvent liée à des délais importants, elle ne s'insère pas de manière optimale avec les tendances de « just in time » et de réduction des capacités de stockage que l'on observe dans le marché. Dès lors, on doit se demander pour quels usages cette infrastructure est à même de rendre les meilleurs services, quitte à ce que ses capacités soient réduites pour arriver au meilleur rapport coût / efficacité. Une telle étude mériterait d'être menée.

En outre, si le respect des objectifs climatiques de la Suisse, en fonction de la stratégie énergétique, est chose importante et que la branche des transports peut contribuer à leur réalisation, on ne peut réfléchir uniquement en fonction de la situation qui prévaut actuellement. Dans le cadre de la présente consultation, destinée à mettre en place des structures pour plusieurs décennies, il est tout aussi important de prendre en considération les projets en cours ou les développements annoncés qui, sur le plan des infrastructures et de la technologie, sont appelés à se concrétiser d'ici 2040-2050. Ainsi, nous relevons que doivent impérativement être pris en considération dans l'appréciation globale l'évolution du transport routier sur le plan des carburants avec la croissance du parc de véhicules fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène. Ces véhicules sont appelés à prendre une part importante – et favorable au climat – dans le trafic des marchandises d'ici une vingtaine d'années. Doit aussi être impérativement intégré à la réflexion le projet « Cargo sous terrain », dont les bases légales ont récemment été approuvées par les Chambres et dont la réalisation, soutenue par des acteurs majeurs de l'approvisionnement économique et de la grande distribution, s'annonce pour les années 2040. Ce projet est de nature à modifier considérablement les flux de transport des marchandises à futur et ne peut être simplement évacué de la réflexion au motif que sa réalisation serait temporellement trop éloignée. En limitant le nombre de longs transports routiers ou ferroviaires en surface et en rapprochant les centrales de desserte des centres, on peut en attendre une contribution majeure à la limitation des émissions de CO2 et ce au moment où les objectifs de réduction des émissions le rendront d'autant plus important.

Dès lors, on doit à regret constater que le projet mis en consultation, en se focalisant sur les améliorations dans le domaine du rail et de la navigation fluviale, ne contribuera que très imparfaitement aux solutions de l'avenir. Pire, en se limitant à une vision manichéenne – d'un côté le rail, vertueux par excellence, de l'autre la route incarnant pollution et émissions de CO2 – il risque, par des choix erronés, de mener à de fausses (bonnes ?) solutions. La vision exposée dans le rapport explicatif, en tant qu'elle étudie la question par le prisme quasi-exclusif de la mise en place de chaînes logistiques décarbonées, risque de manquer sa cible.

De surcroît, les solutions proposées supposent des investissements importants, à l'heure où une certaine rigueur est de mise s'agissant de l'utilisation des finances publiques. Les variantes 1 et 2 prévoient un crédit d'engagement de 180 millions de francs, tandis que la variante 2 y ajoute un crédit supplémentaire de plus de 300 millions de francs sur 4 ans, mesure reconductible sur 12 ans. Ces montants très importants imposent de n'être investis qu'après une étude complète de l'avenir du fret ferroviaire et fluvial, en tenant compte des développements attendus sous l'angle des infrastructures et des énergies nécessaires au transport routier.

Pour toutes ces raisons, le Centre Patronal ne peut souscrire au projet proposé, qu'il s'agisse de la variante 1 ou de la variante 2. Nous considérons que le projet doit être retravaillé pour tenir compte des éléments exposés ci-dessus. A titre subsidiaire, nous privilégions la variante 2 dans le projet mis en consultation. Nous sommes en effet convaincus que le transport routier saura s'adapter pour contribuer à la réduction des émissions, et ce à moindre coût. Nous relevons cependant que, si le transport routier fait sa part, des améliorations de l'infrastructure routière sont indispensables afin d'éviter la congestion. Ces éléments ne sont pas pris en considération dans le projet mis en consultation, mais devraient faire l'objet d'autres études. Nous y voyons une raison de plus pour que l'ensemble du projet soit retravaillé.

Conclusions

Le Centre Patronal considère le projet comme inabouti et se prononce pour qu'il soit complété notamment par l'étude détaillée des conséquences de l'évolution technique sur le transport routier – notamment des énergies nécessaires – et de l'évolution du projet Cargo sous terrain. A titre subsidiaire, nous privilégions parmi les deux variantes proposées, la variante 2 qui suppose que le transport routier disposera dans un avenir proche des solutions techniques nécessaires pour mettre en place des chaînes de transport éco-compatibles, sans réduction de la qualité de l'offre et à un rapport coût / efficacité avantageux.

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez prêtée à nos lignes et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Jean-Hugues Busslinger