

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
finanzierung@bav.admin.ch

Paudex, le 12 août 2025

Procédure de consultation : révision de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; mise en œuvre au niveau des ordonnances (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

De manière générale, nous soutenons les dispositions d'exécution de la loi citée en titre (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et adaptations des autres ordonnances du domaine du transport de marchandises). Ci-dessous, nous nous bornerons à commenter la révision de l'OTM car elle constitue la modification législative la plus importante à nos yeux.

Révision de l'Ordonnance sur le transport de marchandises (OTM)

Nous saluons le fait que la révision de l'OTM renforce la stratégie cantonale vaudoise du transport de marchandises. En effet, cette stratégie vise à accroître sensiblement le chargement des marchandises par rail. Un transbordement accru des marchandises est souhaitable en ce qu'il contribue à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi parce qu'il permet de soulager un peu la circulation routière. A cet égard, nous soulignons l'état de saturation avancée de plusieurs secteurs du réseau des routes nationales sur territoire vaudois, en particulier dans la région lémanique où les travaux de résolution des goulets d'étranglement (dont celui de Crissier) ont déjà pris beaucoup de retard.

Nous rappelons que notre organisation appuie depuis longtemps le développement du transbordement de marchandises, ainsi que les mesures développées ces dernières années par la Confédération pour inciter les différents acteurs économiques à y faire recours. C'est donc en toute cohérence que nous soutenons les grandes mesures proposées dans la révision de l'OTM.

A cet égard, nous sommes particulièrement favorables aux contributions d'investissement pour la construction, l'extension et le renouvellement des installations nécessaires au transport combiné. En effet, ces contributions sont nécessaires pour maintenir une qualité de service adaptée aux besoins de la branche des transports qui connaît une concurrence internationale accrue depuis plusieurs années.

Nous acceptons également les contributions proposées pour favoriser les innovations techniques, en particulier celles liées au développement de l'attelage automatique numérique. Rappelons que la mise en œuvre de cette innovation permettrait de tracter des trains plus longs et de fournir à tout moment des indications essentielles sur l'intégrité des convois, ce qui constitue un bonus sécuritaire intéressant. A long-terme, l'attelage automatique numérique nous paraît avoir vocation à remplacer l'attelage classique à vis, dont la manipulation est laborieuse et pénible physiquement pour le personnel.

Dans un autre registre, nous sommes favorables à la simplification des procédures générales d'octroi de contributions, en particulier par l'introduction de processus numériques. Toutefois, nous souhaitons que le Conseil fédéral précise les critères évoqués dans l'article 4 al.1 quant à « une participation appropriée » aux coûts imputables par l'exploitant subventionné. A cet égard, on pourrait imaginer de mentionner un pourcentage de participation minimal de 20%, comme c'est la pratique actuellement. Cette clarification permettrait sans doute une meilleure planification pour les entités bénéficiaires et pour les cantons.

Par ailleurs, nous souhaitons attirer l'attention du Conseil fédéral sur la nécessité de (continuer) les efforts pour développer une véritable coopération transfrontalière en matière de transport combiné. Plus précisément, nous en appelons à développer autant que possible un dialogue renforcé avec les régions limitrophes de la Suisse afin d'optimiser l'usage des (couteuses) installations à vocation transfrontalière.

Enfin, nous relevons que l'article 14 al.2 propose deux variantes que nous jugeons suboptimales. En effet, la limitation des contributions de transbordement au-delà de 8000 wagons chargés par année défavorise la concentration du fret sur des sites à grande capacité. Du point de vue de l'efficacité (économie d'échelle liée aux grandes structures), cette situation ne nous paraît pas souhaitable. En outre, le contrôle de cette limitation comporte le risque de développer une bureaucratie coûteuse. Quant à l'autre variante, elle est sans doute moins problématique mais demeure critiquable. En effet, la réduction de la contribution (de 40 à 29 francs par wagon) sans restriction de seuil pourrait réduire l'attrait du transport par rail. Dès lors, nous préconisons de supprimer la limite maximale mentionnée ci-dessus tout en maintenant une contribution à 40 francs où, à défaut, proche de ce montant.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient ces modifications législatives sous réserve des quelques commentaires exposés ci-dessus.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy