

# Prise de position concernant le projet sur le trafic marchandises

Page 2

Management Summary

Pages 3-7

Position de Hupac

Pages 8-15

Réponse à la liste des questions sur le rapport

Page 16

Contacts pour les questions

Vous trouverez le projet sur le trafic marchandises à l'adresse :  
<http://www.bav.admin.ch/aktuell/vernehmlassung/01242/index.html?lang=fr>

## Management Summary

### Hupac exige la continuité

Dans le cadre de la procédure de consultation concernant la nouvelle loi suisse sur le transfert du trafic marchandises, Hupac se prononce pour la **poursuite résolue** de la politique de transfert telle qu'elle a été pratiquée jusqu'à présent, **selon la variante 1**. Selon cette variante, **le trafic combiné non accompagné (TCNA) devra nettement constituer l'essentiel** même au terme de la période de promotion financière, limitée dans un premier temps à 2010.

Compte tenu du **succès manifeste des mesures de transfert du trafic marchandises transalpin** de la route vers le rail en Suisse, avec une réduction de 14% des courses de camions dans les Alpes depuis 2000 et l'accroissement simultané du transport combiné de 50%, **la réduction des encouragements de promotion menace les résultats atteints jusqu'à maintenant et s'oppose à l'évolution durable souhaitée par les électeurs suisses**.

En Europe l'industrie se concentre actuellement sur le trafic combiné (TC). **La réduction de moitié** des contributions d'exploitation, telle qu'elle est proposée dans la variante 2 du rapport à partir de 2011 et jusqu'en 2017, est selon **Hupac le mauvais signal**. Jusqu'à l'ouverture du chemin de fer de plaine par le St-Gothard dans environ dix ans, le rail doit être subventionné dans les mêmes proportions qu'aujourd'hui afin de soutenir la concurrence avec la route. C'est le seul moyen de parvenir à l'objectif de transfert ambitieux tel qu'il est prescrit par la Constitution.

Hupac est sceptique en ce qui concerne la bourse du trafic alpin qui est proposée dans les trois variantes. Cette mesure rend nécessaire la renégociation de l'accord international des transports terrestres avec l'Union Européenne. Il serait beaucoup plus efficace selon Hupac de **faire avancer la libéralisation des chemins de fer** et d'ouvrir le rail au marché européen, de faire avancer la **réforme des prix de sillon** au bénéfice du transport des marchandises et d'encourager **l'interopérabilité européenne**. Les mesures d'accompagnement telle que **la disponibilité rapide des voies d'accès** au nord et au sud du tunnel de base du St-Gothard, le **financement des terminaux** dans les régions étrangères à forte densité de trafic et l'intensification des contrôles du trafic lourd ont une importance capitale pour le trafic combiné transalpin.

**Hupac refuse l'extension de la chaussée roulante** («Rola») à travers la Suisse, telle qu'elle est prévue par la variante 3 de la procédure de consultation. Hupac considère en effet que la chaussée roulante est et restera une offre complémentaire. Sinon, les capacités limitées des voies seraient utilisées pour un système qui, pour une charge utile de la moitié, nécessite trois fois plus de contributions, dont les frais d'entretien des wagons sont quatre fois plus élevés que le trafic combiné non accompagné, et qui ne donne qu'un transfert ponctuel limité à l'intérieur des frontières suisses, ne présentant non plus aucune rationalité écologique.

## Position de Hupac

### **Hupac exige la poursuite de la politique de transfert telle qu'elle a été pratiquée jusqu'à présent, selon la variante 1**

Hupac se prononce sans ambiguïté pour le maintien des mesures appliquées jusqu'à maintenant avec un financement de l'ampleur actuelle. Seule la variante 1 est susceptible d'assurer le succès de l'option sur le transfert du trafic jusqu'à la mise en service du tunnel de base du St-Gothard.

La politique de transfert du trafic alpin est efficace depuis cinq ans. Le trafic des camions a diminué de 14%, alors qu'en tonnage, le trafic combiné a augmenté de 50%. Actuellement, le trafic combiné enregistre un taux de croissance supérieur à 10%. Depuis la mise en service de l'extension du terminal de Busto Arsizio-Gallarate en septembre 2005, financée avec les aides de la Confédération, aussi le transport combiné non accompagné de Hupac a retrouvé une croissance supérieure à deux chiffres.

La politique de transfert a été un succès jusqu'à maintenant, même si le but quantitatif de 650'000 courses de camion par an ne peut pas être atteint à la date prévue. Elle doit être poursuivie, ne serait-ce que pour protéger les investissements qui ont été déjà réalisés.

### **Les contributions d'exploitation selon la variante 1 sont indispensables jusqu'à la mise en service de NLFA par le St-Gothard**

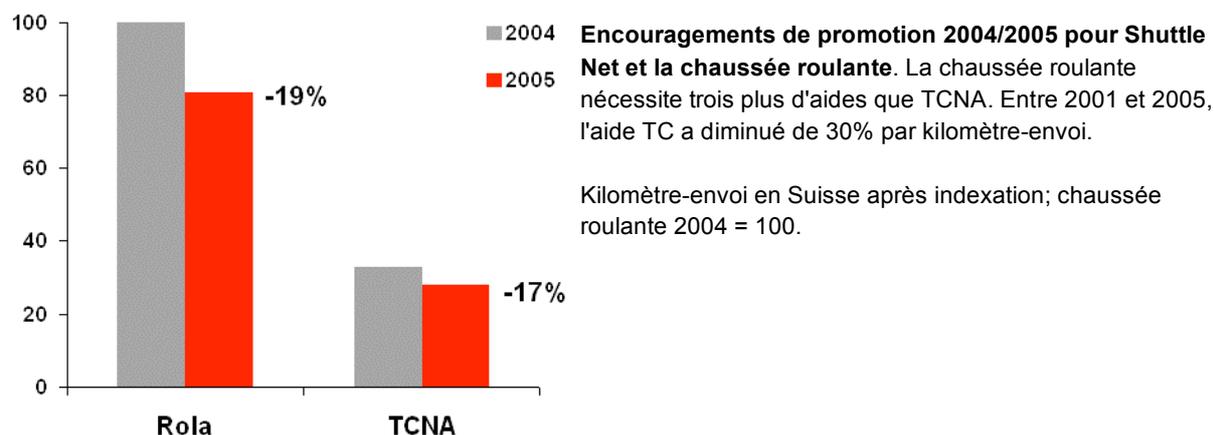
Jusqu'à la mise en service du tunnel de base du St-Gothard, les trains de marchandises alpins circulent sur les infrastructures ferroviaires vieilles de 125 ans ne permettant pas un service ferroviaire efficace. Pendant longtemps encore, la traction multiple des trains de marchandises lourds avec trois locomotives restera nécessaire sur la ligne de montagne du Saint-Gothard.

La subvention d'exploitation suivant la variante 1 (voir page 104 du rapport sur le projet législatif concernant le trafic marchandises) est la condition indispensable pour la maîtrise économique du trafic combiné alpin. Elle compense les conditions de production défavorables aux chemins de fer sur les lignes de montagne et ne pourra être réduite qu'avec l'essor de productivité qui sera dû à NLFA de St-Gothard. Par suite de la forte déclivité de la rampe sud du Simplon, NLFA Lötschberg doit toujours être considérée comme une ligne de montagne et s'avère inadaptée pour réaliser les gains de productivité qui sont nécessaires (voir page 57).

En Europe le transport combiné non accompagné non transalpin sur les axes ouest-est et le trafic de l'arrière pays portuaire maîtrisent d'ores et déjà de grandes quantités sans contributions. A condition que les conditions générales soient appropriées, le système TCNA peut s'autofinancer.

### Hupac plaide pour l'encouragement dégressif par unité selon la variante 1

Dès aujourd'hui, l'encouragement dégressif par unité (plafonnement du montant annuel total pour des chargements croissants constamment) contraint toutes les parties prenantes à TC d'accroître la productivité. En 2005 par exemple, la réduction des contributions d'exploitation par kilomètre-envoi a été de 17% par rapport à l'année précédente pour TCNA et de 19% pour la chaussée roulante. Hupac plaide pour ce système d'encouragement dégressif par unité qui est également prévu par le projet sur le trafic marchandises 2011-2017. Les parties prenantes à la chaîne logistique resteront contraintes d'accroître la productivité pour compenser la réduction de la subvention d'exploitation par unité selon la variante 1. Il convient toutefois de porter un jugement réaliste sur la marge de manœuvre pour des accroissements de productivité.



### Pas de «transfert à la petite semaine» selon la variante 2

La réduction des fonds d'aide à la politique de transfert provoque une évolution contraire mettant en cause les succès de la politique de transfert des dernières années. Sur la ligne de montagne du St-Gothard, il n'est pas possible de réaliser les gains de productivité dans les proportions qui sont nécessaires suite à la réduction de moitié des subventions d'exploitation. La conséquence en sera le renchérissement du rail et le retour sur la route des tonnages TC.

### Les mesures d'économie de la variante 2 menacent la rentabilité de NLFA

La réduction des encouragements de promotion entraînera à l'échelle de l'Europe une remise en perspective des investissements pour le rail des entreprises des transports et de logistique, des chemins de fer, des entreprises de production et de distribution. Dans le même temps, la route améliore sa productivité; des convois routiers de 25 m sont en cours d'essai en Allemagne et des semi-remorques de 60 tonnes sont à l'étude aux Pays-Bas.

La période entre 2011 et la mise en service de NLFA au St-Gothard sont décisifs pour le processus de transfert. Les utilisateurs actuels et à venir des investissements d'un montant de CHF 15 milliards doivent être motivés continuellement pendant cette phase pour investir dans le rail malgré des infrastructures encore insuffisantes et par là, supporter une partie de la politique de transfert de la Suisse. Un «transfert à la petite semaine» entraîne une perte de crédibilité et un risque élevé de retour à la route.

### **La réduction des contributions d'exploitation selon la variante 2 entraîne le retour à la route**

La réduction de moitié de la subvention d'exploitation telle qu'elle est prévue par la variante 2 (voir page 113) aurait des conséquences extrêmement négatives sur l'évolution du transfert de trafic. Ce sont particulièrement les envois TCNA à courte distance qui seraient menacés de retourner à la route. Nous pensons que les courses de camion en trafic routier reprendraient une courbe ascendante et ne tomberaient pas à 1 million de courses comme l'indique la procédure de consultation. Il est tout à fait irréaliste de considérer que l'accroissement de productivité des services ferroviaires pourrait compenser la réduction des contributions préconisée par la variante 2 avant la mise en service de NLFA.

### **Variante 3 : «Accroître TCNA dans la limite des possibilités, maintenir la chaussée roulante (CR) dans la limite des nécessités»**

Hupac s'oppose à l'extension notable de la chaussée roulante. La chaussée roulante est une offre complémentaire par rapport à TCNA et doit le rester. Elle n'est pratiquement pas réaliste du point de vue économique, opérationnel et écologique dans les proportions envisagées par la variante 3 et réduit les possibilités d'accroissement de TCNA. Le trafic routier sera transféré sur le rail pour les courtes distances alors que le trafic longue distance restera sur la route. On invoque la capacité limitée des sillons pour encourager un système qui, pour la moitié de la charge utile, nécessite de contributions trois fois plus élevées et un entretien des wagons quatre fois plus cher. Les infrastructures de terminaux nécessaires dans la région frontalière sont pratiquement irréalisables compte tenu des objections au niveau de la politique locale.

Hupac tire la même conclusion que celle du rapport (voir page 97), à savoir que le transfert obtenu grâce à la chaussée roulante représente une solution partielle et ne constitue pas un transfert durable au sens où il s'agirait d'un changement de système, allant d'un trafic marchandise uniquement routier à un trafic intermodal basé essentiellement sur le rail.

### **Bourse du transit alpin : Aucune retombée sur le transfert pendant la période 2011 - 2017**

Hupac refuse la réglementation législative sur une bourse du transit alpin «en réserve» pour les raisons suivantes :

- La bourse du transit alpin suppose une renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec Bruxelles (voir page 89). L'interdiction des courses de nuit en Suisse ne pourrait plus être maintenue alors que cette interdiction représente un élément essentiel de la politique de transfert actuelle. De plus, la renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'Union Européenne des 25 (+ 2) nécessiterait jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel accord une durée de 10 ans. La bourse du transit alpin ne constitue donc pas un instrument dont on peut attendre des retombées positives sur le transfert pendant la période considérée de 2011 à 2017.
- La bourse du transit alpin est associée à l'extension massive de la chaussée roulante devant en constituer la mesure d'accompagnement (page 95). Les transports routiers alpins, pour lesquels aucun droit de passage ne peut être acquis aux enchères, doivent être pris en charge intégralement par la chaussée roulante. Hupac refuse l'extension conséquente de la chaussée roulante, car cette variante de transport entraîne une utilisation inefficace des capacités limitées des sillons et des fonds, comme nous l'indiquons par ailleurs, et réduit les possibilités d'accroissement de TCNA. Finalement, le volume transféré vers le rail sera diminué et non augmenté!
- En ce qui concerne la création de la bourse du transit alpin, l'Office Fédéral des Transports (OFT) repose sur la possibilité, avant 2017, d'une réduction progressive et notable des moyens utilisés chaque année pour la promotion du trafic marchandises ferroviaire (page 103). Hupac se demande sur quoi cette approche repose, met en garde contre les illusions et les vains espoirs. La réduction des encouragements de promotion irréaliste et étrangère au marché, avant l'achèvement de NLFA Saint-Gothard, constitue le plus grave danger pour le trafic combiné.

### **La route et le rail investissent conjointement dans le trafic combiné**

Des conditions générales stables sont nécessaires pour que les investissements prévus servent pleinement et durablement l'extension du trafic combiné, en particulier au niveau des équipements. Les modifications radicales des masses et des poids des camions déprécieraient précipitamment les investissements de l'ordre de plusieurs millions de la part des voituriers, des opérateurs de chemin de fer, des opérateurs du trafic combiné et des wagons. La réorientation radicale de la politique suisse de transfert, telle que le prévoient les variantes 2 et 3 et la bourse de transit alpin mettrait en péril dans toute l'Europe les investissements actuels et à venir de toutes les parties prenantes sur le marché.

### **La libéralisation des chemins de fer stimule la productivité**

Hupac considère que la libéralisation du transport ferroviaire des marchandises est le principal instrument pour accroître la productivité du secteur ferroviaire. Au terme d'un appel d'offres internationaux fin 2004, Hupac a chargé cinq entreprises des transports ferroviaires de la traction de ses 15.000 trains en Suisse pendant l'année 2005. Les adjudications ont été

conclues sur la base des paramètres prix-service. Le principe de responsabilité intégrale pour le service, à savoir une seule entreprise ferroviaire responsable pour la traction internationale de l'origine à la destination, a provoqué un net accroissement de la productivité par la suppression des interfaces et l'utilisation plus rationnelle des moyens de traction dans le transport international. Cette approche a été assistée par la réorientation de CFF vers le marché international des prestations ferroviaires.

### **Une mesure efficace : Les aides aux infrastructures de terminaux**

La fonctionnalité des terminaux est l'un des facteurs essentiels pour l'extension continue du trafic combiné. Les aides pour la construction de terminaux ferroviaires efficaces en Suisse et à l'étranger ont accéléré le processus de transfert durant les dernières années. L'exemple du terminal Hupac Busto Arsizio-Gallarate dans le nord de l'Italie montre toute l'importance des capacités de transbordement pour le transfert. Avec une capacité d'environ 300.000 envois routiers, il est possible de transborder à Busto le tiers du volume total TC transitant par la Suisse.

Les aides pour les infrastructures de terminaux restent absolument nécessaires pendant la période après 2011. L'important est ici que les investissements bénéficient à des installations qui répondent aux besoins du marché et qui se trouvent dans des régions ayant les capacités nécessaires pour le transbordement.

### **Le marché européen des transports nécessite une politique des transports coordonnée au niveau européen**

Il est indéniable que la Suisse joue un rôle de pionnier en politique des transports. Hupac attend de la politique suisse des transports qu'elle ait un impact décisif sur l'Union Européenne et auprès des pays voisins. Les principaux thèmes de cette action sont les suivants :

- Promotion de la libéralisation des chemins de fer et de l'ouverture du rail au marché.
- Extension des voies de desserte à NLFA.
- Mise en place d'un régulateur faisant avancer l'ouverture sur le marché, comme l'est Comcom dans le secteur des télécommunications.
- Encouragement de l'interopérabilité.

## Réponse à la liste des questions sur le rapport

### **Etes-vous d'accord avec les objectifs généraux du projet ?**

Oui, le projet législatif clarifie les choses. Il donne une réponse précise sur la prise en charge politique du trafic après la première période 2000-2010. Il s'agit là de la base primordiale pour toutes les décisions d'investissement.

### **Soutenez-vous l'objectif de la future politique du transfert ?**

#### **2a) L'objectif du transfert doit-il toujours être défini en termes de nombre de courses ? Si oui, quel nombre faut-il viser ?**

Il est juste de prévoir un objectif quantitatif pour contrôler la réalisation des buts. Le but quantitatif de 650.000 camions retenu par le projet législatif concernant le trafic marchandises est ambitieux. Hupac l'approuve, à condition que les capacités ferroviaires et de transbordement nécessaires soient disponibles.

#### **2b) Est-il justifié, selon vous, que la date de réalisation de l'objectif soit différée de deux années après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard ?**

Le délai de deux ans après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard est court. Jusqu'à cette date, le trafic ferroviaire ne dispose que d'infrastructures vieilles de 125 ans qui ne permettent un accroissement de productivité que dans des proportions très limitées. Pour la mise en service de NLFA il faut s'attendre à une période transitoire de plusieurs années pendant laquelle les chargeurs et les transporteurs adapteront leurs systèmes (nouveaux contrats de systèmes logistiques, acquisition d'équipements aptes à TC, période pendant laquelle le nouveau système ferroviaire à base NLFA sera rodé au niveau international. Un grand nombre de transporteurs ne prendront leur décision d'investir au bénéfice du trafic combiné qu'après que le chemin de fer de plaine NLFA aura montré ses capacités. Nous considérons qu'une période de 3 à 4 ans après l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard est réaliste.

#### **2c) Etes-vous d'avis qu'il faut renoncer à insérer un objectif écologique dans la loi sur le transfert du trafic marchandises ? En cas de réponse négative, quelle forme d'objectif écologique estimez-vous judicieux pour la protection des Alpes ?**

Oui. La réduction du nombre des courses entraînera aussi une diminution de l'émission de polluants.

**2d) Estimez-vous qu'il faut renoncer à un objectif exprimé sous forme de part de marché ?**

Oui.

**3) Comment jugez-vous en détail les variantes proposées ?**

**3a) Etes-vous d'accord sur l'évaluation des mesures de transfert routières et ferroviaires et sur l'estimation des marges de manœuvre existant dans les trois variantes présentées?**

**3b) Comment appréciez-vous le conflit entre les exigences liées à la politique de transfert et les contraintes budgétaires lorsqu'il s'agit de poursuivre la promotion financière du transport ferroviaire des marchandises? En faveur de quelle variante vous prononcez-vous ?**

Variante 1 : Variante favorite.

A condition que les aides financières soient maintenues dans les proportions actuelles, le but de 650'000 courses de camion peut être atteint. Pour un taux de croissance du marché de 2 à 3%, la réalisation du but dépend de la disponibilité de sillons pour le trafic marchandises en bonne qualité et en quantité suffisante ainsi que des capacités de terminaux appropriées.

Le maintien de l'aide financière pour le même montant sert à surmonter la période difficile jusqu'à l'ouverture de NLFA St-Gothard. C'est seulement après que le transport combiné pourra s'autofinancer.

Variante 2 : Hupac refuse.

Le but de 1 millions de camions ne peut pas être atteint avec la réduction de moitié des contributions d'exploitation. Le trafic combiné perd sa capacité concurrentielle tout particulièrement dans les régions frontalières. Les conséquences seraient fatales car les entreprises de transport et logistique retourneraient à la route après la première phase jusqu'en 2010, c'est-à-dire en 2011. Les investissements NLFA seraient ainsi remis en cause. Le secteur de la logistique se réoriente depuis un certain temps vers le trafic combiné avec des taux de croissance qui sont désormais supérieurs à deux chiffres. Il ne faut pas tromper la confiance de l'industrie et du secteur logistique. La politique des transports doit être conçue à long terme et ne doit pas donner à bref délai des signaux négatifs.

Le renchérissement du trafic combiné s'opérerait au détriment du transfert et la route redeviendrait plus intéressante que le transport ferroviaire.

Variante 3 – Chaussée roulante : Hupac refuse.

La chaussée roulante doit être maintenue en tant que complément efficace au transport combiné, mais son extension notable entraîne des conséquences négatives :

- La chaussée roulante nécessite de moyens financiers trois fois plus élevés que TCNA. Les ressources budgétaires limitées de la Confédération doivent être utilisées efficacement.
- Les sillons ferroviaires limités pour le trafic marchandises jusqu'en 2017 et au delà constituent un mode de transport inefficace par rapport à TCNA. Une chaussée roulante Rola prend en charge la moitié seulement du tonnage d'un train TCNA. Par rapport à TCNA, la moitié seulement du trafic routier peut être transférée vers le rail.
- La chaussée roulante, conçue pour le trafic à courte distance pour franchir l'obstacle alpin, est en contradiction avec l'intention manifeste au niveau européen de transférer les marchandises vers le rail sur des lignes si possible longues.
- La construction de terminaux nécessite de surfaces étendues et pratiquement indisponibles dans les zones de forte densité de population (Bâle, Chiasso).

**c) Voyez-vous d'autres possibilités d'action à propos des mesures de transfert routières et ferroviaires ? Si oui, lesquelles ?**

Oui, les autres possibilités sont :

**Extension des infrastructures**

Le TCNA fait naître au cœur de l'Europe les infrastructures ferroviaires les plus modernes. Les investissements gigantesques qui y sont faits ne seront rentabilisés que si l'ensemble du système connaît un véritable bond qualitatif. Il est absolument indispensable d'aménager les voies d'accès en Suisse, en Allemagne et en Italie et de créer des capacités suffisantes au niveau des terminaux. L'intérêt même de la politique suisse des transports commande que les travaux d'infrastructure nécessaires soient réalisés en temps opportun.

**Faire progresser le rail par l'ouverture du marché**

Dans plusieurs pays européens, la concurrence dans le secteur ferroviaire reste inconnue jusqu'ici. La politique suisse des transports devrait mettre en œuvre toutes les possibilités pour faire avancer l'ouverture du marché ferroviaire. En Suisse même, la réforme ferroviaire 2 devrait créer un régulateur actif faisant progresser l'ouverture du marché, comparable à Comcom dans le secteur des télécommunications.

### **Réforme des prix des sillons**

La réforme des prix des sillons doit avancer car il n'est pas possible d'admettre que le prix en coûts d'infrastructure pour un train TC soit deux fois plus élevé que pour un train InterCity et qu'en général les trains de voyageurs soient prioritaires.

### **Harmonisation et interopérabilité**

La diversité des réglementations, des normes et des systèmes dans les différents pays européens représente un obstacle à la libéralisation et au transfert du trafic; elle est par ailleurs à l'origine de coûts considérables. Il est nécessaire de faire disparaître les discriminations avouées et cachées, par exemple pour l'homologation du matériel roulant et pour l'imputation des frais de manœuvre « au dernier mille ».

Les normes et l'instrumentation technologique devraient être unifiées au niveau européen. La standardisation prévue des procédures et des technologies ferroviaires européennes avance très lentement. Même sur le grand corridor Rotterdam ⇔ Gêne, des technologies différentes sont nécessaires pour les systèmes de sécurité des locomotives. Par exemple, sur la ligne Bâle – Lötschberg – Domodossola – Novare, il est nécessaire d'installer trois systèmes de sécurité différents, chacun pour une distance relativement courte. Les nouveaux systèmes de sécurité de trains qui seront opérationnels sous peu (ECTS Lötschberg et SCMT Italie) ne sont même pas compatibles entre eux! Conséquence: les investissements devant être réalisés sur les locomotives sont très importants, d'où une augmentation du coût de la traction et une limitation de la possibilité d'accéder au marché pour les nouvelles, petites entreprises ferroviaires.

Il nous semble absolument nécessaire d'avancer plus rapidement dans le domaine de la standardisation et d'intensifier l'intervention des pouvoirs publics au niveau du financement.

#### **4) Comment jugez-vous en détail les diverses mesures ?**

##### **4a) Estimez-vous que la définition des droits de passage et l'introduction d'une bourse du transit alpin constituent un instrument approprié pour mettre en oeuvre le transfert ?**

#### **Bourse du transit alpin : Pas d'impact sur le transfert pendant la période 2011 - 2017**

Hupac refuse la réglementation législative proposée pour une bourse du transit alpin qui serait en quelque sorte une «réserve» pour les raisons suivantes :

- La bourse du transit alpin suppose la renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec Bruxelles (page 89). L'interdiction du trafic de nuit édictée par la Suisse deviendrait pratiquement impossible à maintenir alors qu'il s'agit d'un élément essentiel de la politique actuelle de transfert. De plus, la renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'Union Européenne des 25 (+2) Etats nécessitera,

jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel accord, une durée d'au moins 10 ans. Par conséquent la bourse du transit alpin ne constitue pas un instrument dont on est en droit d'attendre des retombées positives sur le transfert pendant la période considérée, de 2011 à 2017.

- La bourse du transit alpin est associée à l'extension massive de la chaussée roulante devant en constituer la mesure d'accompagnement (page 95). Les transports routiers alpins, pour lesquels aucun droit de passage ne peut être acquis aux enchères, doivent être pris en charge intégralement par la chaussée roulante. Hupac refuse l'extension conséquente de la chaussée roulante, car cette variante de transport entraîne une utilisation inefficace des capacités limitées des sillons et des fonds, comme nous l'indiquons par ailleurs, et réduit les possibilités d'accroissement de TCNA. Finalement, le volume transféré vers le rail sera diminué et non augmenté!
- En ce qui concerne la création de la bourse du transit alpin, l'Office Fédéral des Transports (OFT) repose sur la possibilité, avant 2017, d'une réduction progressive et notable des moyens utilisés chaque année pour la promotion du trafic marchandises ferroviaire (page 103). Hupac se demande sur quoi cette approche repose, met en garde contre les illusions et les vains espoirs. Une réduction des encouragements de promotion irréaliste et étrangère au marché, avant l'achèvement de NLFA St-Gothard, constitue le plus grave danger pour le trafic combiné.

**4b) Estimez-vous que la poursuite de la promotion financière du transport ferroviaire des marchandises conduit au but ? Estimez-vous qu'il est judicieux de subventionner le transport ferroviaire des marchandises en surface?**

La poursuite du soutien financier est absolument nécessaire et conduira au but si nous voulons vraiment parvenir au transfert. Les mesures d'accompagnement suivantes, qui existent déjà, devraient être garanties pour l'avenir :

- L'intensification des contrôles de transports lourds
- L'assistance au management des transports lourds
- L'encouragement par les contributions d'exploitation, y compris la réduction du prix de sillon
- Le financement des investissements de terminaux.

**Contributions d'exploitation aux opérateurs**

La structure des coûts du transit alpin est actuellement telle qu'en général, les coûts ne sont pas couverts pour chaque train non subventionné, c'est-à-dire entraînent une perte pour l'opérateur. L'apport massif prévu par Hupac au progrès du transfert de la route vers le rail suppose un accroissement quantitatif conséquent et donc un nombre approprié de trains supplémentaires.

C'est seulement en maintenant les modalités actuelles des moyens financiers en montants absolus qu'il sera possible de couvrir le déficit des trains en service et des trains à venir. Cette évolution qui se manifeste depuis plusieurs années a déjà conduit fort heureusement à la réduction des contributions par envoi et par kilomètre-envoi en Suisse.

### **Réforme des prix des sillons**

Hupac exige la réforme de la tarification des prix des sillons au bénéfice du trafic marchandises par rapport au trafic voyageurs. Le poids du train ne doit plus servir de référence absolue pour la fixation des prix des sillons. Il faudrait aussi reconsidérer l'absence de priorité par rapport au trafic voyageurs.

### **Participation aux investissements pour les terminaux**

Hupac considère que la participation aux investissements pour les terminaux en Suisse et à l'étranger devrait être maintenue après 2010. Si les infrastructures nécessaires n'existent pas, les transports tels qu'ils sont souhaités et prévus par la Suisse ne pourront pas être maîtrisés. Il existe des goulots d'étranglement au niveau des installations de transbordement dans le nord de l'Italie et au nord des Alpes, particulièrement en Allemagne et dans l'espace Benelux.

Dans le passé, Hupac a utilisé les moyens disponibles avec circonspection et de manière rationnelle et a obtenu des résultats appréciables. A titre d'exemple, nous mentionnerons les terminaux de Singen et Busto Arsizio-Gallarate.

#### **4c) Considérez-vous qu'une extension rapide et substantielle de la chaussée roulante est une mesure propre à atteindre l'objectif de transfert ?**

Non. Notre refus est justifié par les considérations suivantes :

##### Concept général

La chaussée roulante de transit en Suisse est conçue comme un transport à courte distance de frontière à frontière et non pas comme l'exige Hupac (et l'Union Européenne) comme un trafic combiné non accompagné, d'un espace économique à un autre espace économique.

##### Offre

Par suite de la nature du transport d'une frontière à une autre frontière, il s'agit d'une offre avant tout nationale.

##### Charge utile par unité de train de 600 m

La charge utile nette de la chaussée roulante pour un train de 600 m de longueur ne représente que la moitié, soit environ 600 t, de la charge d'un train TCNA dont la charge utile

nette peut atteindre 1100 t. Les sillons qui sont pourtant limités sont utilisés en dessous de leurs capacités.

Coût d'investissement par wagon

Les coûts d'investissement pour un wagon plat surbaissé de la chaussée roulante sont supérieurs de deux fois et plus à ceux d'un wagon pour TCNA.

Coût d'entretien par wagon

Les coûts d'entretien du matériel roulant, en particulier pour les petites roues et les freins plastique de la chaussée roulante sont trois à quatre fois plus élevés que ceux de TCNA.

Distance moyenne de trafic ferroviaire

La distance moyenne de trafic ferroviaire pour la chaussée roulante de frontière à frontière est d'environ 300 km, contre environ 750 km pour le trafic combiné non accompagné. Pour des raisons écologiques et dans l'optique de la politique des transports de l'Union Européenne, la chaussée roulante à travers la Suisse doit être refusée.

Contributions par kilomètre-envoi en Suisse

La chaussée roulante nécessite en Suisse près de trois fois plus d'encouragements de promotion au kilomètre-envoi que le trafic combiné non accompagné. Selon nous, les ressources limitées de la Confédération doivent être utilisées de manière aussi optimale que possible.

	TCNA	Rola
<b>Contribution par envoi</b>		
<b>Coûts d'investissement par wagon</b>		
<b>Entretien des wagons</b>		
<b>Charge utile nette par train</b>		
<b>Ø Distance de transport</b>	<b>750 km</b>	<b>300 km</b>
		

La chaussée roulante devrait donc rester une offre complémentaire par rapport à TCNA, en vertu de cette idée «Accroître TCNA dans la limite des possibilités, maintenir CR dans la limite des nécessités».

**5) Etes-vous favorable aux adaptations de la loi sur le transport des marchandises?**

Oui. Il s'agit de quelque chose de tout à fait positif, dans la mesure où la législation suisse s'adapte aux réalités européennes en ce qui concerne le trafic marchandises. Une réglementation standardisée dans toute l'Europe encourageant le trafic ferroviaire ne peut être que positive.

**6) Estimez-vous que les adaptations de la loi fédérale sur les voies de raccordement sont judicieuses?**

Oui.

**7) Acceptez-vous les adaptations du droit sur la responsabilité civile des chemins de fer?**

Oui.

**8) Quelles autres remarques avez-vous à faire à propos du projet mis en consultation?**

Aucune autre remarque.

## Contacts pour les questions

Pour toute question concernant l'avis de Hupac, veuillez vous adresser à :

Bernhard Kunz  
Directeur  
Tél. 0041 91 6952830  
bkunz@hupac.ch

Peter Hafner  
Codirecteur  
Directeur Finances et Administration  
Tél. 0041 91 6952970  
phafner@hupac.ch

Peter Howald  
Directeur Intermodal Services  
Tél. 0041 91 6952930  
phowald@hupac.ch

Irmtraut Tonndorf  
Responsable de la communication  
Tél. 0041 91 6952936  
itonndorf@hupac.ch