



Le Conseil d'Etat

392-2023

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

**Concerne : consultation relative au perfectionnement des conditions-cadre du
transport de marchandises en Suisse**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 2 novembre 2022, le DETEC a lancé une consultation relative au perfectionnement des conditions-cadre du transport de marchandises en Suisse. Cette consultation nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Le Conseil d'État de la République et Canton de Genève est d'avis que la transition vers des motorisations non-fossiles, quoiqu'indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques, ne permet pas, à elle seule, de réduire suffisamment les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. Par ailleurs, des incertitudes persistent quant aux technologies permettant de maintenir la charge utile, la puissance et l'autonomie des poids-lourds dans le cadre d'une utilisation efficiente de l'énergie. Les motorisations à hydrogène, bien que prometteuses, ne remplissent pas, aujourd'hui, toutes les garanties sur ces points. Ainsi, une utilisation accrue du rail reste essentielle pour atteindre la neutralité carbone. Elle permet également de réduire la congestion routière.

Le transport par wagon isolé reste la solution la plus appropriée pour que l'accès au rail soit le plus large possible. Le maintien d'une telle offre est donc nécessaire à l'accroissement de la part modale du rail dans le transport de marchandises et, partant, à l'atteinte des objectifs climatiques ambitieux que s'est fixé le Canton de Genève.

Pour ces raisons, le Conseil d'État de la République et canton de Genève soutient la variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin.

En vous remerciant de nous avoir consulté sur le sujet, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Rignetti

Le Président :


Mauro Poggia

Annexe : réponses aux questions de la consultation

Copie à (version Word et PDF) : finanzierung@bav.admin.ch

Catalogue de questions sur le projet mis en consultation « Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse »

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse ?

Oui. Les objectifs climatiques et la congestion routière imposent que des mesures soient prises en faveur du fret ferroviaire, notamment sur l'axe Est-Ouest.

2. Si oui, laquelle des variantes proposées vous semble la plus appropriée pour atteindre les objectifs formulés? a. Variante 1 : renforcement du transport de marchandises par la modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire suisse et de la navigation sur le Rhin, ou b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.

La transition vers des motorisations non-fossiles, quoiqu'indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques ne permet pas, à elle seule, de réduire suffisamment les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. En effet, à ce jour, seuls 50% des émissions peuvent être évitées en prenant en compte la construction des véhicules et des batteries et leur recyclage. Par ailleurs, des incertitudes persistent quant aux technologies permettant de maintenir la charge utile, la puissance et l'autonomie des poids-lourds dans le cadre d'une utilisation efficiente de l'énergie. Les motorisations à hydrogène, bien que prometteuses, ne remplissent pas, aujourd'hui, toutes les garanties sur ces points.

Pour ces raisons, un report modal massif de la route vers le rail est indispensable, malgré la transition attendue en terme de motorisation. Ce report modal permettra également de décongestionner le réseau routier.

La variante 1 est, de ce fait, la variante privilégiée par le Canton de Genève.

Concernant les mesures communes aux deux variantes:

3. Êtes-vous fondamentalement favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur du fret ferroviaire par la migration vers l'attelage automatique numérique ?

Le Canton de Genève est favorable à la modernisation et à l'automatisation de la production dans le secteur ferroviaire. En effet, cela permet, outre une productivité plus grande et des coûts plus faibles, notamment dans le cadre d'un soutien au transport par wagon complet isolé, de diminuer les nuisances (bruit) et risques liés à l'attelage manuel.

4. Êtes-vous d'accord

- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?

Dans la plupart des cas, l'utilisation du rail pour le transport de marchandises nécessite d'ajouter deux ruptures de charge à la chaîne logistique. De plus, le fret ferroviaire est généralement moins flexible en terme d'horaire que le fret routier. Partant, le rail est généralement plus cher que la route. La modernisation et l'automatisation de la production est un préalable indispensable à la diminution des coûts marginaux de production, permettant de rendre le rail plus attractif, raison pour laquelle le Canton de Genève est favorable au soutien de la Confédération à la migration vers l'attelage automatique numérique.

- b. pour que l'utilité micro- et macroéconomique soit prise en compte de manière équilibrée et que la Confédération ne puisse fournir qu'un financement partiel ?

L'attelage numérique permettra de diminuer les coûts de production du fret ferroviaire, ce qui potentiellement, le rendra plus profitable pour les entreprises qui le produisent. Il paraît donc juste que ces entreprises participent également au financement.

- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?**

Oui. Il paraît opportun que la Confédération finance la part qui bénéficiera à la société (externalités positives, subvention pigouvienne).

- d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés ?**

Oui.

- 5. Soutenez-vous le renforcement de la navigation sur le Rhin dans le cadre de chaînes de transport multimodales ?**

La navigation sur le Rhin permet un approvisionnement massifié, plus propre et moins impactant sur la congestion du trafic. Ainsi, même si le canton de Genève est peu concerné, il soutient le renforcement de la navigation sur le Rhin.

Un soutien global au transport lacustre ou fluvial devrait être envisagé par souci d'équité et pour la promotion d'éventuelles nouvelles chaînes de transport multimodales ou des transports par voie d'eau existants. Nous pensons notamment à l'acheminement des déchets urbains depuis le centre-ville de Genève jusqu'à l'usine d'incinération des Cheneviers qui est réalisé pour un tiers des volumes par voie fluviale.

- a. La convention sur les prestations avec le gestionnaire de l'infrastructure portuaire, incluant la possibilité d'un soutien financier, est-elle l'instrument approprié à cet effet ?**

Oui.

- 6. Soutenez-vous les incitations financières pour des propulsions éocompatibles ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux ?**

Oui. A moyen terme toutefois, une réflexion globale sur le transport fluvial et lacustre de marchandises devra être menée. Il faudra également se poser la question d'un soutien plus global au transport de marchandises sur les voies d'eau. En effet, un soutien exclusif au transport fluvial sur le Rhin pourrait générer des inéquités, ce d'autant que des opportunités pourraient naître sur d'autres voies d'eau du pays.

Concernant les mesures qui présentent des caractéristiques différentes dans chaque variante:

- 7. Approuvez-vous la promotion des chaînes de transport multimodales dans le but d'une utilisation accrue des offres de fret ferroviaire:**

- a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales ?**

Oui, l'acheminement de marchandises d'un point A à un point B ne peut la plupart du temps pas s'effectuer uniquement par voie ferroviaire. Le dernier et le premier kilomètre sont, le plus souvent, effectués par la route. L'utilisation du rail impose donc deux ruptures de charge dont les coûts doivent être le plus possible réduits afin de maintenir la compétitivité du rail par rapport à la route. Par ailleurs, la réservation de surfaces pour ce types d'installation nécessitera une coordination accrue des activités ayant un impact sur le territoire (cf. question 10).

Les installations de transbordement route/voies d'eau devraient également être intégrées dans ce type de mesures d'encouragement.

- b. **par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement ?**

Oui.

- c. **par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales ?**

Oui.

- I. **Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée?**

Oui, le bonus "par wagon" au-delà de 720 wagons fait sens car cela incite également les acteurs déjà présents sur le marché à accroître le trafic transitant par leur plateforme.

- II. **Le remboursement de la RPLP, en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement ?**

A court terme, le remboursement peut être maintenu. Il paraît toutefois logique que la part routière du transport combiné soit soumise à la RPLP, sans possibilité de remboursement à long terme, car le transport combiné engendre les mêmes externalités que le transport routier lorsqu'il est sur la route.

- d. **par une amélioration de la transparence et de la flexibilité dans le traitement des dispositions du droit ferroviaire pour les installations privées de transport de marchandises ?**

Oui. Une amélioration de la transparence et de la flexibilité, notamment au niveau du traitement administratif, faciliterait les démarches et la compréhension des différentes mesures de promotion.

8. **Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs écocompatibles dans le transport ferroviaire de marchandises ?**

Oui, la transition vers un fret ferroviaire non-émissif en CO₂ doit également s'accélérer dans une optique d'atteinte des objectifs climatiques.

Concernant les mesures de la variante 1 visant à renforcer le transport de marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse:

9. **Soutenez-vous le perfectionnement et le soutien financier du TWCI en tant qu'offre-réseau dans le transport ferroviaire de marchandises ?**

Oui, le TWCI permet de donner l'accès au ferroviaire à de petits acteurs, ce que le transport par train complet ne permet pas. De plus, l'offre-réseau rend ce TWCI plus attractif.

Il est toutefois nécessaire de prévoir des mesures pour garantir une longueur minimum des trains. En effet, il n'est pas souhaitable que les sillons fret disponibles soient utilisés pour des petits convois, au risque de saturer le réseau sans exploiter son potentiel.

- a. **L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?**

Oui. Les conventions sur les prestations permettent d'orienter les prestataires de TWCI selon la volonté des pouvoirs publics, tout en offrant une certaine flexibilité et une possibilité de revoir les conditions à intervalles réguliers.

- b. **Considérez-vous que l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements pour les modernisations importantes sont des moyens appropriés pour le perfectionnement visé ?**

Oui. Les coûts constituant une barrière à la modernisation, l'indemnisation de l'exploitation et les contributions aux investissements constituent des moyens appropriés pour le perfectionnement visé.

- c. **Considérez-vous que d'autres mesures (par ex. mise au concours de l'offre de TWCI) sont plus appropriées ?**

Non.

- 10. Estimez-vous que le transport de marchandises doit être plus fortement pris en compte dans l'aménagement cantonal et fédéral du territoire ?**

Oui, la croissance des besoins liés au transport de marchandises demande une implication plus importante des collectivités publiques, notamment en ce qui concerne la réservation des emprises foncières pour la création de hubs logistiques multimodaux et de plateformes de transbordement. Ce besoin d'action est d'autant plus important à proximité des centres urbains où le foncier est rare et cher. Plus généralement, le choix de favoriser le transport de marchandises par rail imposera une réflexion globale sur la complémentarité des activités qui « consomment » de l'espace, les plans sectoriels de la Confédération et les plans directeurs cantonaux devant être renforcés sur ce sujet.

La situation particulière des agglomérations transfrontalières devrait également être prise en compte. La Confédération pourrait aider à mieux appréhender les enjeux du transport de marchandises à l'échelle des agglomérations transfrontalières.

Adaptations du droit

- 11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?**

Oui.

Autres remarques

- 12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation ?**

De façon générale, nous soutenons la variante 1. Il nous paraît toutefois opportun de proposer des mesures complémentaires pour encourager les trains longs et étendre le soutien aux installations de transbordement sur les voies d'eau du pays.

Par ailleurs, nous notons que le développement du fret ferroviaire et de plateformes de transbordement nécessiteront des surfaces importantes. Il y a donc un enjeu fort de réservation de ces surfaces dans un contexte d'augmentation prévisible du trafic de marchandises d'ici 2050. Les besoins accrus pour le transport de marchandises exigeront de les intégrer suffisamment à l'amont, notamment dans les planifications fédérales.

A cet égard également, la spécificité de la situation transfrontalière de Genève devra être prise en compte. Il y a clairement un manque de données sur le trafic des marchandises, notamment à l'échelle de l'agglomération, sujet sur lequel la Confédération pourrait contribuer.