

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral et chef du Département
Palais fédéral
Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 06 février 2023

Perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse. Consultation.

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Considérations générales

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, salue le perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises prévu pour atteindre les objectifs climatiques et une plus grande sécurité de l'approvisionnement. Pour atteindre zéro net émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, l'adaptation des conditions-cadres du transport de marchandises est aussi indispensable. Comme le projet ne prévoit pas de durcir les conditions-cadres pour le transport des marchandises par la route (pas de mesures de régulation ou d'incitation renchérissant ou rendant plus difficile le fret routier), il s'agit alors de créer de nouvelles incitations pour maintenir et renforcer la part du fret ferroviaire. Nous ne voyons pas d'autres alternatives pour décarboner le transport de marchandises. Dans ce contexte, Travail.Suisse a considéré avec attention les deux variantes proposées pour le perfectionnement du transport de marchandises élaborées par le DETEC. Travail.Suisse soutient clairement 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) et rejette la variante 2 (optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises).

Grâce au perfectionnement technique, le fret routier peut aussi contribuer aux objectifs climatiques mais son augmentation a un impact négatif sur les infrastructures routières et l'encombrement des routes (bouchons), ce qui provoque des désavantages macro-économiques. Par ailleurs, l'augmentation du fret routier porte atteinte à une utilisation durable du territoire et de l'environnement, même s'il améliore son bilan écologique. Pour des questions de sécurité aussi, il est préférable d'accroître la part du rail. Un objectif de transfert modéré dans la loi nous semble approprié.

1.1. L'emploi, les conditions de travail et la formation du personnel pas assez considérés

Pour les conditions de travail et les emplois, la variante 2 aurait de graves conséquences avec l'arrêt du transport de marchandises par wagons complets isolés (TWCI). Selon le rapport explicatif (p. 93) l'effectif du personnel chez CFF Cargo SA passerait d'environ 2350 ETP aujourd'hui à 820 ETP (une diminution de 65 %). Mais la variante 1 aussi a des conséquences importantes pour le personnel qui, malheureusement, ne sont pas abordées et discutées dans le projet. L'attelage automatique numérique (DAC), dont nous ne remettons pas en cause la finalité pour augmenter la compétitivité du fret ferroviaire, supprime d'importants processus de travail manuel. Nous demandons dès lors que le rapport explicatif fournisse non seulement une estimation des effets du DAC mais aussi d'autres processus de numérisation sur le personnel, et de la manière dont cette phase de transformation devrait être mise en œuvre sans effets négatifs sur le personnel. Il s'agit aussi d'estimer le besoin de formation pour répondre aux nouvelles exigences de la numérisation et des processus d'automatisation (voir aussi sur ces sujets notre commentaire dans le questionnaire sous point 12 autres remarques).

Travail.Suisse prend surtout position par rapport aux différents instruments proposés. N'étant pas une organisation spécialisée, il nous est plus difficile de nous prononcer sur les estimations relatives aux évolutions économiques et techniques du marché des transports et de la logistique.

Nous utilisons ci-après le cadre du questionnaire pour nos réponses.

2. Réponse au questionnaire

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. En particulier dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de l'impact climatique, assurer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse et renforcer la coopération entre les modes de transport (ferroviaire, route et fluvial). Cependant, pour Travail.Suisse, le système ferroviaire existant doit être promu et mieux utilisé comme base.

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

Nous soutenons la variante 1. *Le transport de marchandises ne pourra, à moyen et à long terme, fournir un apport déterminant aux objectifs de la politique climatique et énergétique et à la sécurité d'approvisionnement qu'en garantissant des offres de transport complètes sur le rail. Ce transport de marchandises par wagons complets isolés (TWCI) perfectionné doit permettre aux chargeurs d'acheminer des marchandises entre de nombreux endroits en Suisse, par le rail ou par une combinaison des modes de transport rail-route. Pour Travail.Suisse, il faut étendre l'objectif de répartition modale dans la loi sur le transport de*

marchandises, jusqu'ici limité au transport transalpin de marchandises, à la part du transport ferroviaire de marchandises dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. La part du transport ferroviaire de marchandises doit se développer au moins proportionnellement à la croissance du transport de marchandises suisse. L'option 1 a permis de constituer une offre de réseau solide pour tous les acteurs du transport de marchandises suisse.

- b. Variante 2 : optimisation ponctuelle du cadre légal du transport de marchandises.
La sécurité d'approvisionnement ne peut pas être suffisamment garantie si l'offre de fret ferroviaire devait être drastiquement réduite. Il ne suffit pas que l'action de l'Etat se contente d'une optimisation du cadre légal actuel. Se concentrer uniquement sur un investissement ponctuel dans le DAC n'est pas une approche globale. Les objectifs ambitieux ne peuvent pas être atteints et les conséquences sont globalement négatives. Les solutions techniques nécessaires à l'établissement unilatéral de chaînes de transport respectueuses de l'environnement dans le transport routier de marchandises ne suffisent pas. L'option 2 ne permet pas un développement global du transport suisse de marchandises.

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 ?
Oui. Nous ne voyons pas d'alternative au DAC (attelage automatique numérique) pour maintenir et, si possible, augmenter la part du rail dans le transport de marchandises. De plus, comme l'adaptation des wagons et des locomotives au DAC doit être réalisée dans toute l'Europe d'ici 2030, la Suisse doit aussi coordonner la démarche avec les pays voisins. Nous regrettons que le rapport explicatif ne présente pas les conséquences du DAC sur l'emploi et les besoins de formation des collaborateurs et collaboratrices.
4. Êtes-vous d'accord
- a. pour que la Confédération participe au financement de l'attelage automatique numérique ?
Oui. L'automatisation et la numérisation ne s'imposent pas d'elles-mêmes sur le marché du fret ferroviaire. Un financement de la Confédération est indispensable car les investissements à consentir au départ sont considérables. Le soutien financier de la Confédération a pour objectif de raccourcir la durée d'amortissement de l'investissement et ainsi de mieux faire accepter par les acteurs la nécessité de migrer vers le DAC. Dans l'ensemble, cependant, l'investissement proposé dans la modernisation et la numérisation est insuffisant. Outre les ressources financières allouées au DAC, des investissements supplémentaires sont nécessaires dans l'approche plus globale avec des essais de freinage et des équipements de transmetteur sur les wagons et les locomotives.
- 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 ?
Oui. Toutefois, ce financement partiel doit être prolongé facultativement.
- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation ?
Oui. Grâce au financement unique de la Confédération, les acteurs de toute la branche bénéficient de conditions de production améliorées et peuvent donc également utiliser leur part pour amortir le DAC. Dans l'ensemble, les contributions d'investissement de la Confédération

sont trop faibles pour assurer l'impulsion nécessaire à l'innovation dans le transport ferroviaire de marchandises dans son ensemble. En particulier, la question se pose de savoir ce qui se passe après la réalisation des investissements. Il faut prévoir la possibilité de prolonger ces investissements. Cette question n'est pas abordée dans le rapport explicatif. Nous proposons de doubler les contributions à fonds perdu en option à CHF 360 millions, ainsi que la durée à 12 ans.

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 ? *Oui*

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. Travail.Suisse préconise le renforcement de la navigation rhénane et considère la coopération avec les chemins de fer et l'utilisation de leurs synergies comme un plus.

i

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

Oui

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

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. Cependant, avec l'option d'une éventuelle expansion, du moins aussi longtemps que la phase de transformation de l'automatisation et du renforcement du réseau dans le transport ferroviaire de marchandises nécessite des fonds.

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

Le remboursement de la RPLP doit être maintenu.

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.

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

Oui

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. Toutefois, le financement devrait pouvoir être porté à 900 millions de francs et la durée à 12 ans.*
- a. L'instrument proposé, à savoir les conventions sur les prestations avec les prestataires de TWCI, est-il approprié à cet effet ?
Oui
- 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 Toutefois, les investissements dans DAC et d'autres devraient être doublés pour atteindre CHF 360 millions et la durée doit pouvoir être étendue à 12 ans.
- 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, cela est judicieux (construction d'installations de chargement, de hubs).

Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées ?
En principe, oui mais avec les considérants ci-après :
- 1. La rentabilité de la RPLP doit être traitée séparément dans la loi sur le transport de marchandises. Dans le TWCI, la réalisation de l'autorentabilité est discutable même après cette phase d'investissement et de transformation et ne devrait donc plus être exigée par la loi.*
 - 2. Dans l'ensemble, les échéances des mesures et des investissements sont trop courtes et trop faibles. La position de départ juridique devrait déjà inclure des options pour augmenter les fonds et la durée (voir également les points 7 c, l; 9 et 9 b). Nous supposons une phase de transformation plus durable et les fonds proposés pour la variante 1 sont à peine suffisants!*
 - 3. Inclusion légale d'un objectif de transfert modal en faveur du transport ferroviaire de marchandises en Suisse, comme suit: le transport de marchandises national, d'importation et d'exportation par chemin de fer croît au moins proportionnellement au trafic total.*

Autres remarques

12. Quelles sont vos autres remarques sur le projet mis en consultation
Le projet devrait mieux examiner ses effets pour l'emploi, les conditions de travail et la nécessité de formation et formation continue des collaborateurs et collaboratrices en particulier dans le transport ferroviaire de marchandises, pour répondre aux changements structurels. Il faut accorder à cet égard une grande attention à la numérisation du fret ferroviaire et à l'attelage automatique numérique (DAC). Ce dernier modifiera considérablement de nombreux processus de travail manuel concernant la préparation, les manœuvres et la conduite des trains de marchandises. C'est essentiellement

l'attelage et le dételage des wagons qui génèrent un travail manuel important. Jusqu'à présent, cette opération est effectuée par les employé-e-s de la manœuvre au moyen d'attelages à vis. Les collaborateurs et collaboratrices des entreprises de transport ferroviaire effectuent de plus d'autres étapes du processus, comme l'enregistrement des données relatives aux wagons de marchandises à l'aide d'appareils mobiles de saisie, la détermination de la place des wagons, le contrôle de la fonctionnalité des freins, l'examen technique des wagons, etc. Le développement futur dépend donc beaucoup des employé-e-s du transport ferroviaire de marchandises. Outre les modernisations techniques, le projet de loi doit donc également tenir compte du développement du personnel.

D'un point de vue organisationnel, les contrats de prestation doivent également être mis en œuvre avec CFF Cargo dans leur configuration actuelle. Ils doivent être correctement comptabilisés en vertu de la loi sur les subventions. Les services du TWCI doivent rester chez CFF Cargo, de sorte que le déploiement du personnel, l'organisation et les processus y restent en place. Une gestion séparée du TWCI n'est pas nécessaire, car cela entraînera des coûts supplémentaires et affaiblira les synergies. Enfin, Travail.Suisse se réjouit de l'importance que les CFF continuent à accorder au transport ferroviaire de marchandises. Les conditions-cadres pour ce transport doivent donc être fixées de sorte que les CFF et les autres acteurs puissent mettre en œuvre avec succès ces modernisations.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable du dossier service public