

CFF SA · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berne 65

Office fédéral des transports OFT  
3003 Berne

Par e-mail à: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 24 février 2023

**Prise de position des CFF et de CFF Cargo sur le «perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse» dans le cadre de la procédure de consultation**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur le projet mentionné à l'occasion de la procédure de consultation. Les arguments ci-après reflètent le point de vue de CFF SA et de CFF Cargo SA. Ils sont adressés à l'Office fédéral des transports compétent et au propriétaire de CFF SA.

**À l'instar du Conseil fédéral et des acteurs de la branche, nous estimons que les perspectives de croissance du fret ferroviaire en Suisse sont favorables.** En effet, de nombreuses entreprises souhaitent transférer leurs transports vers le rail, p. ex. dans les domaines de la logistique urbaine, des solutions clients par trains complets ou de l'approvisionnement et de l'élimination dans le secteur du bâtiment et du recyclage, et mènent des projets concrets en ce sens. Parallèlement, nous assistons à une hausse de la demande en chaînes de transport capables de garantir l'approvisionnement, en solutions logistiques aux émissions de CO<sub>2</sub> véritablement réduites ou en équipements de transbordement performants pour le transport multimodal de marchandises.

**Dans ce contexte, nous réaffirmons notre ambition et notre volonté de proposer à l'avenir également une offre performante et attrayante pour le fret ferroviaire en Suisse, conforme aux besoins de la clientèle des chargeurs en Suisse.** Le réseau ferroviaire existant doit être utilisé de manière optimale pour le transport de marchandises. À cette fin, nous avons

**CFF SA**

Affaires publiques et régulation  
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berne 65 · Suisse  
[meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch)/[www.cff.ch](http://www.cff.ch)

d'ores et déjà élaboré la vision «Suisse Cargo Logistics», que nous mettrons en œuvre progressivement jusqu'en 2050. Dans ce cadre, nous développons une vision spécifique pour le trafic par wagons complets isolés (TWCI) afin que la variante décidée au niveau politique puisse être mise en œuvre rapidement.

**Comme expliqué dans le projet mis en consultation, le trafic par wagons complets isolés (TWCI) exploité par CFF Cargo est actuellement l'épine dorsale du transport de marchandises en Suisse**, notamment pour les clientes et clients du commerce de détail, des colis de détail, de l'approvisionnement, de l'élimination ou encore pour l'armée. CFF Cargo est donc un acteur déterminant de leur logistique intégrée, notamment pour le transport de marchandises la nuit. Parallèlement, les conditions-cadres actuelles ne permettent pas d'exploiter de manière rentable le TWCI en raison des coûts élevés du système, du risque important lié au taux d'occupation, ainsi que des niveaux de prix sur le marché (prescrits par le transport routier). Les CFF ont absorbé pendant plusieurs années les lourdes pertes subies par cette activité, mais ne sont désormais plus désireux ni en mesure de le faire.

**C'est pourquoi nous nous félicitons de la volonté politique de perfectionner les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse.** Nous soutenons les objectifs proposés dans le projet mis en consultation concernant la sécurité d'approvisionnement de la Suisse, la performance et la robustesse des infrastructures nécessaires à cet effet, la protection du climat, l'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire.

**Lors de la finalisation du projet, nous vous prions de bien vouloir tenir compte de la prise de position suivante:**

1. **Le transport de marchandises en Suisse doit être sensiblement modernisé afin d'améliorer son efficacité, sa productivité, sa compétitivité et la sécurité de son personnel.** Comme indiqué dans le rapport explicatif sur la consultation, des mesures pour combler le retard et des décisions politiques doivent absolument être prises par rapport au fret ferroviaire et à l'interaction entre les différents modes de transport (co-modalité) en particulier. Les acteurs de la branche ferroviaire veulent et doivent progresser, p. ex. en ce qui concerne l'automatisation, l'orientation clientèle, la mise en œuvre de nouveaux modèles de production ou l'intégration numérique des chaînes logistiques.
2. **Les CFF privilégient l'éventail de mesures proposé dans la variante 1:**
  - modernisation, automatisation et financement des adaptations aux innovations techniques;
  - perfectionnement et encouragement financier du TWCI sur le réseau à voie normale et le réseau à voie étroite;
  - encouragement des chaînes de transport multimodales;
  - meilleure prise en compte du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire;

- renforcement et meilleure intégration de la navigation sur le Rhin dans les chaînes logistiques multimodales;
- incitations à utiliser des propulsions écoresponsables pour les véhicules.

**Les prestations de trafic par trains complets et le trafic combiné doivent être fournis sans changement en régime de concurrence.** Nous garantissons la non-discrimination des trafics et des prestations encouragés afin d'éviter toute distorsion de concurrence. Nous saluons la définition de l'horizon d'impact des instruments à douze ans dans un premier temps, ainsi que la présentation transparente périodique de l'état d'avancement. Nous recommandons également de dimensionner la dotation financière en conséquence.

3. **La modernisation exige des innovations techniques, et ce indépendamment de la variante choisie.** Il s'agit notamment (a) de l'attelage automatique numérique (DAC) et (b) de l'essai de frein automatique. L'automatisation constitue la base de la mise en place de (c) plates-formes numériques de données et de réservation qui doivent être accessibles à tous les acteurs sans discrimination.

Concernant le point (a): nous considérons que le plan d'encouragement de la migration vers le DAC doit être limité dans le temps, prescrit au niveau national par l'OFT, conformément à la concertation avec l'UE, et coordonné avec les acteurs de la branche. L'introduction du DAC doit se faire rapidement, mais progressivement. Dès que les spécifications techniques et le plan de migration seront disponibles au niveau de l'UE, il faudra procéder à la migration du TWCI intérieur en Suisse, le cas échéant uniquement avec l'attelage automatique dans un premier temps. Les trafics par trains complets suivront dans un second temps, car dans ce domaine, les gains de productivité seront, du point de vue actuel, secondaires.

Concernant le point (c): tous les acteurs doivent être en mesure de se faire rapidement une idée des capacités disponibles (sillons, locomotives, wagons, etc.) ou des synergies avec les relations marchandises existantes via des plates-formes numériques afin d'augmenter l'efficacité et d'intervenir via des réservations directes. La loi concernant l'infrastructure des données sur la mobilité (LIDMo) doit créer les bases nécessaires à cet effet.

4. **Les innovations techniques représentent une charge financière importante, qui comporte encore quelques zones d'ombre et incertitudes.** Nous estimons que le décalage entre l'investissement et la valorisation, la double exploitation techniquement nécessaire pendant la phase de migration et la nécessité de systématiser ces innovations avec d'autres parties du système ferroviaire (ETCS, manœuvre, etc.) justifient un financement partiel par les pouvoirs publics. Nous proposons de procéder en 2023 à un nouveau contrôle de plausibilité de l'ajustement des subventions d'encouragement à l'automatisation avec les acteurs de la branche, lorsque les résultats au niveau de l'UE seront connus.
5. **L'offre du TWCI doit être adaptée en tenant compte de l'évolution du marché, des besoins de la clientèle et des capacités de sillons raisonnablement disponibles. Les orientations concernant l'offre future, le réseau ainsi que le soutien financier correspondant doivent être définies au niveau politique.** Nous soutenons la conclusion d'une

convention-cadre ou d'une convention sur les prestations (CP) d'une durée de quatre ans avec le prestataire-réseau, sur la base de la conception relative au transport de marchandises et des lignes directrices qui doivent être élaborées sous l'égide de l'OFT et avec la participation des acteurs concernés. Ce document doit régler les principes de l'offre du TWCI, les principes de tarification, les investissements nécessaires à la modernisation, ainsi que la délimitation par rapport aux autres modes de fret ferroviaire. Il faut garantir la possibilité d'adapter la CP pendant sa durée et maintenir une pression élevée en faveur de l'autofinancement, tout en conservant la liberté d'entreprise et la possibilité d'utiliser les bénéfices. Nous saluons le large consensus politique en faveur de l'engagement du prestataire-réseau sur cette voie de transformation entrepreneuriale. L'ensemble doit être dimensionné de manière à permettre une exploitation durable sur le plan entrepreneurial.

Les CFF partagent l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'offre actuelle de CFF Cargo en matière de trafic par wagons systématique doit servir de base au développement du TWCI. À cet égard, l'accent ne doit pas être mis sur la création de nouveaux points de chargement, mais sur la réalisation de nouvelles offres et la création de transports supplémentaires sur un réseau consolidé et fortement sollicité.

**Selon l'état actuel de nos connaissances, le crédit d'engagement de 300 millions de francs pour la CP proposé par le Conseil fédéral pour les années 2025-2028 n'est toutefois pas suffisant.** Nous réfléchissons actuellement aux bases correspondantes et nous nous efforçons de dégager des potentiels ou de réaliser des économies supplémentaires en optimisant davantage p. ex. le concept de production ou les définitions de produits. Au fur et à mesure de l'avancement de la modernisation, les moyens nécessaires pourront probablement être réduits, mais pas totalement éliminés. Pour cela, les gains d'efficacité et de productivité attendus de l'automatisation, de la numérisation et des mesures d'extension des capacités prévues dans l'étape d'aménagement 2035 doivent pouvoir être exploités. Si ces potentiels ne se concrétisent pas ou s'ils doivent être cédés au marché et à la clientèle, il faudra consacrer davantage de moyens à la modernisation du fret ferroviaire. Le montant du financement dépendra aussi en particulier de la définition au niveau politique des futures conditions-cadres du TWCI en matière de dimensionnement du réseau, d'étendue des prestations, etc.

- 6. Nous comprenons les attentes des acteurs de la branche concernant l'organisation et la séparation du futur exploitant du réseau CFF Cargo.** Il va de soi que nous nous engageons à fournir des prestations non discriminatoires, à faire preuve de transparence et à éviter les distorsions de concurrence redoutées, sous la surveillance de l'OFT. Nous estimons que les mesures prévues à cet effet par le Conseil fédéral à l'art. 9a, al. 7 de la loi sur le transport de marchandises (LTM) sont suffisantes. De plus, nous considérons que la mise en œuvre d'une séparation juridique complète entraînerait des coûts supplémentaires importants, compris entre 20 et 30 millions de francs par an. Il convient également d'éviter des dépenses supplémentaires à la charge du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sans contrepartie financière complète.

7. **Du point de vue des CFF, la mise en œuvre de la variante 2 n'est pas recommandée, car elle aurait des répercussions considérables, rapides et irréversibles.** Selon cette variante, le TWCI devrait être financièrement autonome, comme c'est déjà le cas actuellement en vertu de la loi. Une décision politique en faveur de la variante 2 se solderait par l'abandon progressif et irréversible du TWCI, dans le respect des obligations contractuelles, afin d'éviter de nouvelles pertes. La suppression de l'offre de TWCI affecterait fortement les espaces économiques situés en dehors de l'axe est-ouest et les régions agricoles en particulier. Il en résulterait une restructuration de grande ampleur avec des réductions d'effectifs, ainsi que des coûts liés aux fermetures et aux redimensionnements des installations dédiées au fret ferroviaire (p. ex. gares de triage). Les répercussions sur le personnel seraient atténuées par des plans sociaux et des collaborations avec des tiers, et mises en œuvre conformément à la convention collective de travail actuelle.

Une grande partie des transports actuellement effectués en TWCI serait transférée sur la route. Toute la branche – du commerce de détail et du recyclage aux transports d'acier, de produits agricoles et de produits chimiques, en passant par les colis de détail et l'armée – serait affectée par cet abandon. Une part considérable de la clientèle de CFF Cargo devrait adapter ses processus logistiques et les transférer sur la route (conformément au projet mis en consultation, 400 000 wagons complets par an devraient être réorganisés, ce qui correspond à environ 650 000 trajets en camion). Il faudrait recruter un grand nombre de chauffeurs en peu de temps. Les clientes et clients qui ont investi dans leur infrastructure de voies de raccordement ne seraient plus desservis par le rail. En outre, les CFF considèrent que des principes importants de la politique suisse des transports seraient mis à mal, notamment l'interdiction de circuler la nuit et les limites de poids autorisé pour les camions. Si la logistique routière suisse ne parvenait pas à satisfaire les besoins des acteurs économiques, l'interdiction du cabotage serait probablement remise sur la table lors d'une renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE.

Pour l'élaboration de leur prise de position, les CFF ont également eu des échanges avec des acteurs de la branche (voir la [prise de position](#) des associations professionnelles LITRA, AS-TAG, GI Trafic combiné, VAP, Union des transports publics (UTP) et commission Trafic marchandises de l'OFT du 8 février 2023). À l'exception des quantités minimales et maximales pour l'incitation au chargement, de la période de financement du TWCI, du cadre global du financement et de la séparation juridique de la partie TWCI désormais à encourager de CFF Cargo, nous sommes parvenus à un accord très large sur les orientations fondamentales.

Vous trouverez en annexe nos réponses au questionnaire sur le projet mis en consultation, ainsi que nos propositions concrètes concernant la loi sur le transport de marchandises (LTM). Nous vous remercions de tenir compte de la présente prise de position. Nous demeurons à votre entière disposition pour tout complément d'information et entretien. Pour toute question, les soussignés et en particulier Nicolas Germanier et Bernhard Meier ([nicolas.germanier@sbb.ch](mailto:nicolas.germanier@sbb.ch); [meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch)) se tiennent à votre disposition.

Meilleures salutations

Monika Ribar  
Présidente du Conseil d'administration  
CFF SA

Vincent Ducrot  
CEO CFF SA

Annexe:

- Catalogue de questions sur le projet mis en consultation avec réponses intégrées et demandes d'adaptations juridiques

Copies:

- Yves Bichsel, Secrétaire général du DETEC
- Sabine D'Amelio-Favez, directrice AFF
- Peter Füglistaler, directeur de l'OFT

## Catalogue de questions sur le projet mis en consultation de 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 CFF, ainsi que les acteurs de la branche des transports publics et les chargeurs en Suisse, veulent un fret ferroviaire robuste sur l'ensemble du territoire.** Leur objectif est de maintenir les trafics existants et d'encourager le transfert des nouveaux trafics sur le rail. Pour ce faire, il convient de définir des conditions-cadres optimales pour le fret ferroviaire.
  - Le fret ferroviaire revêt une grande importance pour l'économie nationale. Il contribue de manière déterminante à la sécurité de l'approvisionnement, au bon fonctionnement de l'économie et de la société, à la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques, ainsi qu'à la mise en œuvre de la politique territoriale de la Confédération. Dans le même temps, la part du fret ferroviaire dans l'ensemble du transport de marchandises stagne sur l'ensemble du territoire. Avec la réglementation existante, le fret ferroviaire ne peut pas répondre aux attentes actuelles de la société, de la politique, des cantons et de la clientèle. Il est donc **urgent d'agir en faveur de conditions-cadres favorables à un transport de marchandises durable et performant en Suisse.**
  - Le transport de marchandises en Suisse est libéralisé et la concurrence entre les acteurs du marché est intense dans un secteur où les marges sont faibles. Pour permettre un maintien de la concurrence entre le rail et la route autour d'offres logistiques innovantes et conformes aux besoins du marché, les **entreprises de fret ferroviaire ont besoin de moderniser massivement leurs moyens et installations de production** à l'aide de l'automatisation et d'autres composants numériques.
  - L'offre de transport en réseau sur le rail, appelé trafic par wagons complets isolés (TWCi), fournit aujourd'hui environ 70% de tous les transports de fret ferroviaire sur le territoire et constitue ainsi l'épine dorsale du transport ferroviaire de marchandises. En raison des coûts élevés du système et du risque important lié au taux d'occupation par rapport aux prix bas imposés par le transport routier, le TWCi ne peut pas être exploité de manière rentable. **Pour maintenir et renforcer une offre de réseau performante, un financement durable sous forme de mécanismes d'indemnisation et d'incitation est nécessaire.**
  - Les futures conditions-cadres du transport ferroviaire de marchandises doivent garantir l'**exclusion de toute distorsion de concurrence entre les segments de marché encouragés et non encouragés, ainsi que la non-discrimination.**
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
- **Les CFF s'engagent en faveur d'un renforcement du fret ferroviaire**, lequel nécessite impérativement une modernisation technique et organisationnelle.
  - Seule la **mise en œuvre de la variante 1** permet de maintenir et de développer le TWCI et, **en cas de réorientation et d'encouragement ciblés de ce dernier, elle confère au fret ferroviaire un rôle plus important au niveau de la logistique intérieure**. Pour atteindre cet objectif, les conditions-cadres doivent être améliorées et de nouveaux instruments doivent être introduits.
  - Les CFF réitèrent leur volonté d'action entrepreneuriale dans le domaine du transport de marchandises afin de réorienter tous les rôles et processus et de flexibiliser les coûts et les offres. Les CFF se félicitent du maintien du principe de l'autofinancement du transport de marchandises.
  - Les CFF saluent, avec les acteurs de la branche des transports publics et les chargeurs, l'orientation systématique de la variante 1 vers des chaînes logistiques multimodales. Compte tenu du futur mix de marchandises, le fret ferroviaire n'a de réelles chances sur le marché que s'il interagit efficacement avec d'autres modes de transport.
- b. Variante 2: optimisation ponctuelle du cadre juridique pour le transport de marchandises.
- **Les CFF déconseillent la mise en œuvre de la variante 2**. En cas de mise en œuvre stricte de la variante 2, le TWCI resterait soumis à l'exigence d'autofinancement et ne recevrait pas de subventions d'encouragement directes. Afin **d'éviter des pertes, le TWCI serait progressivement abandonné**, dans le respect des obligations contractuelles. La décision d'abandonner le TWCI serait immédiate, définitive et irréversible.
  - La mise en œuvre de la variante 2 donnerait lieu à **une restructuration de grande ampleur avec des réductions d'effectifs, ainsi que des coûts liés aux fermetures et aux redimensionnements des installations dédiées au fret ferroviaire (p. ex. gares de triage)**. Les répercussions seraient atténuées par des plans sociaux et des collaborations avec des tiers, et mises en œuvre conformément à la convention collective de travail actuelle. CFF Cargo ne serait pas liée à une convention sur les prestations ou à une convention-cadre, telles que celles envisagées dans la variante 1. Les transports et points de chargement non rentables ne seraient pas maintenus et les contrats correspondants seraient adaptés ou ne seraient pas poursuivis après leur échéance. Une convention collective de travail distincte de celle des CFF, usuelle dans la branche de la logistique, serait élaborée pour des raisons de compétitivité par rapport au transport routier et aux autres entreprises ferroviaires. Pour les gestionnaires d'infrastructure (GI), cela signifierait des dépenses et une charge supplémentaires étant donné qu'ils ne pourraient plus confier les prestations liées aux trafics de chantier à un réseau TWCI existant, mais devraient les assurer eux-mêmes.



- Une grande partie des transports actuellement effectués en TWCI serait transférée sur la route. Les CFF s'attendent à ce que l'**abandon du TWCI ait de vastes répercussions sur l'économie nationale et sur la politique climatique, énergétique et des transports**, qui varieraient toutefois selon les branches et les régions. La suppression de l'offre de TWCI affecterait fortement les espaces économiques situés en dehors de l'axe est-ouest et les régions agricoles en particulier. Une part considérable de la clientèle de CFF Cargo devrait adapter ses processus logistiques et les transférer sur la route. Toute la branche – du commerce de détail et du recyclage aux transports d'acier, de produits agricoles et de produits chimiques, en passant par les colis de détail et l'armée – serait affectée par cet abandon. Il faudrait recruter un grand nombre de chauffeurs en peu de temps, et ce dans une branche qui connaît déjà une pénurie de main-d'œuvre. Les clientes et clients qui ont investi dans leur infrastructure de voies de raccordement ne seraient plus desservis.
- En outre, **les CFF considèrent que des principes importants de la politique suisse des transports seraient mis à mal**, notamment l'interdiction de circuler la nuit et les limites de poids autorisé pour les camions. Si la logistique routière suisse ne parvenait pas à satisfaire les besoins des acteurs économiques, l'interdiction du cabotage serait remise sur la table lors d'une renégociation de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE. L'interdiction de cabotage protège les entreprises suisses de la concurrence européenne et permet aux chauffeurs employés en Suisse de bénéficier de meilleures conditions de travail que dans l'UE. En cas d'adaptation de conditions-cadres fondamentales, la mise en œuvre de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et de la politique de transfert du trafic marchandises transalpin serait également menacée.

#### 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.

- **Du point de vue des CFF, la modernisation et l'automatisation de la production dans le fret ferroviaire sont indispensables.** Seules la numérisation et la mise en œuvre d'innovations techniques globales, telles que l'attelage automatique numérique (DAC), permettront au fret ferroviaire d'être pérenne. Le DAC crée les conditions nécessaires pour une numérisation intégrale du transport de marchandises et la mise en place de plates-formes numériques. Pour ces dernières, la loi fédérale concernant l'infrastructure des données sur la mobilité (LIDMo) prévoit des précautions spécifiques. **Il est indispensable de combler l'écart technologique entre le rail et la route afin de garantir durablement la compétitivité du fret ferroviaire.**
- Grâce à la numérisation et à l'automatisation, le fret ferroviaire peut répondre aux exigences de la clientèle en matière de performance, de vitesse d'exécution, de sécurité et de disponibilité des données. **Les gains de vitesse et d'efficacité rendent le rail plus attrayant pour les trajets courts et les petites quantités de marchandises.**

- Dans le système ferroviaire, le DAC s'inscrit de manière cohérente dans la stratégie ERTMS de l'OFT p. ex. en garantissant une surveillance fiable de l'intégrité du train pendant la marche et en permettant l'exploitation sur les lignes ETCS à l'avenir également.
- La **sécurité du personnel** est renforcée grâce à l'automatisation. Le profil des métiers de la manœuvre est modernisé et donc plus attrayant pour les jeunes générations. En ces temps de pénurie croissante de main-d'œuvre qualifiée, c'est essentiel pour garantir à long terme la présence de personnel d'exploitation.
- **Les CFF veulent apporter leur pierre à l'édifice.** En collaboration avec l'OFT, CFF Cargo fait d'ores et déjà avancer l'innovation en matière d'automatisation. Ce travail de pionnier a également une grande influence au niveau européen et l'élan en faveur de l'introduction du DAC en Europe n'a jamais été aussi important. CFF Cargo plaide la cause du DAC au sein des instances européennes. CFF Cargo a cosigné la convention concernant l'automatisation du fret ferroviaire suisse, en commençant par la migration vers l'attelage automatique numérique conclue entre l'OFT, l'Association des chargeurs (VAP) ainsi que l'Union des transports publics (UTP), et s'est engagée à collaborer en conséquence.
- **Les CFF approuvent la proposition d'attribuer au Conseil fédéral la compétence de déterminer le début et la fin du passage au DAC.** Les CFF se félicitent également de la période de migration de cinq ans, mais considèrent qu'un début de migration en 2025 n'est pas réaliste pour l'instant. Pour autant, il est judicieux de décider du crédit d'engagement à partir de 2025 afin de faire avancer rapidement d'autres tâches urgentes dans le domaine de l'automatisation et de la numérisation. La décision doit être prise en concertation avec les acteurs de la branche. Des facteurs, tels que la maturité technique des applications, la nécessité d'adopter des spécifications européennes, la complexité de la stratégie de migration européenne et le financement encore incertain au niveau de l'UE, doivent être pris en compte. L'introduction du DAC doit se faire rapidement, mais progressivement.
- En ce qui concerne la «DAC-Readiness» et la date de référence proposée pour l'inscription des wagons dans le registre suisse des véhicules, les CFF estiment qu'il faut trouver des règles plus pragmatiques que celles proposées dans le rapport explicatif sur la consultation.
- Du point de vue des CFF, **il faut clarifier la terminologie et la portée de la notion de DAC, ainsi que de l'automatisation et de la numérisation:** pour les CFF, une migration vers le DAC inclut les applications numériques supplémentaires à développer, p. ex. l'essai de frein automatique (ABP), le triage automatique des wagons et l'intégrité du train. À ce sujet, il convient de noter qu'il existe encore des incertitudes, y compris au niveau européen, quant aux applications qui seront mises en œuvre et au montant des coûts d'adaptation à prévoir (voir réponse à la question 4c).
- **Les CFF voient les avantages que le DAC revêt pour l'infrastructure ferroviaire.** Dans une première étude, CFF Infrastructure a examiné les effets du DAC sur son infrastructure. Il en est ressorti que des adaptations seraient nécessaires au niveau de l'infrastructure (p. ex. heurtoirs) et du matériel roulant. Il convient de prévoir un délai de préparation suffisant pour la transformation de certaines parties d'installations et du matériel roulant. Ainsi, au début de la migration, les locomotives de manœuvre devront être équipées d'un attelage hybride dans les gares de triage concernées et les heurtoirs devront être remplacés dans les installations de transport de marchandises les plus importantes.

4. Êtes-vous d'accord

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

Oui.

- **Les CFF estiment qu'un cofinancement de la Confédération est indispensable pour la migration vers le DAC.** Le passage au DAC et les nouvelles capacités numériques concomitantes représentent une **avancée décisive pour le fret ferroviaire.**

Concernant le cofinancement, les CFF formulent les remarques suivantes:

- Le volume de la participation prévue de la Confédération est trop faible:
  - **Coûts de capital, coûts d'exploitation supplémentaires et amortissements pendant la période de migration:** les gains d'efficacité seront faibles pendant la migration. Les coûts de capital et les amortissements seront d'autant plus élevés que le soutien de la Confédération sera faible. En sus des contributions à fonds perdus, la Confédération doit avoir la possibilité d'octroyer des **prêts sans intérêts aux propriétaires de véhicules** pour financer les coûts de transformation.
  - **Extension à d'autres applications:** aussi bien le rapport explicatif que l'article 10 proposé pour la LTM se concentrent sur l'encouragement du DAC. Pour pouvoir atteindre les objectifs de modernisation et d'automatisation formulés par le Conseil fédéral, le contenu du message et l'article reformulé devraient permettre le financement d'autres éléments, tels que le contrôle numérique du matériel roulant et les assistances à la manœuvre, si leur utilité pour les acteurs de la branche peut être démontrée. **Par conséquent, il convient de préciser les éléments d'encouragement dans le message.**
  - Pour l'encouragement des innovations techniques, la mise en place d'un fonds (fonds de décarbonisation) doit être examinée dans le cadre de l'adaptation prévue de la LRPL afin de mettre en œuvre la décarbonisation et la modernisation de l'ensemble du transport de marchandises suisse sur la route et sur le rail.
  - **Coûts pris en compte:** outre les coûts d'équipement des véhicules, le rapport explicatif ne mentionne et ne chiffre que les coûts générés par le TWCI en lien avec la double exploitation pendant la migration. D'autres **coûts d'exploitation, tels que ceux liés à l'acheminement et à l'enlèvement des wagons pour effectuer leur transformation, au garage des wagons transformés et à la formation du personnel d'exploitation**, sont également déterminants. Pour CFF Cargo, ces coûts s'élèvent au total à environ 25-40 millions de francs cumulés sur les cinq années de la phase de migration. Ces deux blocs de coûts devront être réglés dans la future convention sur les prestations TWCI (voir réponse à la question 9b).
  - **Flexibilité des délais:** les futurs besoins d'adaptation technique et les coûts de passage p. ex. au DAC5 ou l'ajout ultérieur d'autres applications qui ne seront mises en œuvre qu'après la migration ne devraient pas être exclus des éléments d'encouragement. **Un encouragement doit être possible sur une période plus longue et un**

**véhicule doit pouvoir être transformé en plusieurs étapes.** Parallèlement, l'encouragement de certains éléments devrait être limité dans le temps (p. ex. à une période de migration).

- Outre sa contribution financière, la Confédération doit également participer activement à la définition des conditions-cadres de la migration afin de garantir la réussite de cette dernière:
  - **Prescriptions d'exploitation et homologation:** le DAC et les applications numérisées permettent d'adapter la production ferroviaire. Toutefois, pour que l'automatisation et la numérisation puissent déployer tous leurs effets, les **prescriptions d'exploitation et d'homologation doivent être adaptées et harmonisées au niveau européen.** À cet effet, une collaboration active des services spécialisés de l'OFT et de leurs homologues européens est indispensable.
  - **Calendrier de transformation contraignant pour les acteurs de la branche:** la seule incitation financière n'est pas suffisamment contraignante pour les acteurs de la branche. Pour garantir la réussite de la migration, les wagons doivent être impérativement transformés par leurs propriétaires, conformément au plan de migration opérationnel. Contrairement à l'assainissement phonique, la transformation des véhicules de la migration opérationnelle se fait de manière coordonnée par vagues. Il faut également un **calendrier de transformation contraignant pour tous les acteurs de la branche,** ainsi qu'une instance centrale de coordination dotée des compétences nécessaires.
  - **Mise en œuvre indépendante des étapes d'automatisation et de numérisation en Suisse:** compte tenu des zones d'ombre dans la réalisation européenne, une mise en œuvre indépendante de l'Europe des étapes d'automatisation et de numérisation doit être possible dans un cadre pertinent. Exemples: introduction du DAC dans des réseaux partiels intérieurs autonomes, mise en œuvre du contrôle numérique du matériel roulant ou équipement de wagons avec des composants d'automatisation sélectionnés, tels que ceux déjà utilisés dans le trafic combiné de CFF Cargo. Lors de la migration de réseaux partiels ou de composants spécifiques, l'utilité pour la clientèle est immédiate, tandis que l'utilité financière n'apparaît que vers la fin de la migration intégrale du réseau. Dans le cadre de la migration partielle, il faut inclure dans les calculs certaines prestations préalables du côté de l'infrastructure.
  - **Le financement des coûts d'infrastructure par le biais de la convention sur les prestations d'infrastructure est accueilli favorablement.** D'une part, le matériel roulant du GI doit être adapté. D'autre part, l'infrastructure doit être également adaptée, p. ex. la commande de lancement dans les gares de triage et tous les heurtoirs. Au total, CFF Infrastructure prévoit des coûts d'investissement de plus de 100 millions de francs, qui ne pourront pas être compensés dans la CP CFF-I/OFT (p. ex. en redéfinissant la priorité du maintien de la substance), mais qui nécessiteront des moyens financiers supplémentaires.
- 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.

- **Les CFF soutiennent un financement partiel par la Confédération en raison de l'utilité à long terme de l'automatisation pour le fret ferroviaire**, mais ils sont convaincus que l'utilité pour la macroéconomie l'emporte sur celle pour la microéconomie.
- Un financement partiel est indispensable pour les raisons suivantes:
  - **L'interopérabilité élevée et le faible niveau technique actuel** constituent un obstacle insurmontable à une modernisation technique globale basée sur des mécanismes de marché.
  - Au cours de la migration, il existera un **décalage temporel considérable entre l'investissement et l'utilité qui en découle**, que les acteurs de la branche ne pourront pas assumer.
  - **En l'absence d'encouragement ou si le taux d'encouragement est trop bas, les coûts de transformation resteront à la charge des propriétaires de véhicules ou des ETF, et ne seront pas couverts par les gains d'efficacité ultérieurs.** Le risque de déficit et d'absence de synergies qui plane sur le fret ferroviaire le rendra moins attrayant.
- La répartition des bénéfices financiers n'est pas encore réglée. **En cas de répartition des bénéfices et de transfert des coûts par le biais de mécanismes de marché, la charge pesant sur les ETF, les propriétaires de véhicules ou la clientèle pourrait être inégale.** Répercuter les bénéfices essentiellement sur la clientèle peut avoir un effet positif sur la compétitivité du fret ferroviaire et sur le transfert modal. Toutefois, l'amortissement pour les ETF est alors menacé et les déficits du TWCI subsistent. Si les bénéfices financiers profitent uniquement aux ETF, celles-ci pourront amortir les investissements et réduire leur déficit. En même temps, la compétitivité ne sera pas améliorée.
- **Actuellement, les CFF ne peuvent pas confirmer l'utilité pour les GI présentée dans le rapport** consistant en des capacités supplémentaires sur le réseau et une réduction de l'usure des rails. L'utilité du DAC pour l'infrastructure doit être examinée de manière approfondie au fil de l'avancement du projet de mise en œuvre du dispositif.
- c. pour que la part fédérale décrite soit à la hauteur de l'utilité macroéconomique du projet d'automatisation?

Non.

- **Les CFF sont d'avis que la part d'encouragement de 30% n'est pas en adéquation avec l'utilité macroéconomique.** D'une part, les hypothèses concernant les coûts liés à la transformation des véhicules sont insuffisantes et, d'autre part, la part maximale d'encouragement annoncée par la Confédération est trop faible. Cette inadéquation est accentuée par l'échelonnement des contributions de soutien en fonction de l'âge de la flotte (voir réponse à la question 4d).
- **La part d'encouragement par véhicule devrait couvrir la majeure partie des coûts et prévoir un préfinancement au moyen de prêts sans intérêts.** De même, les CFF

pourraient envisager un soutien décroissant au fil de la migration afin de compenser le décalage entre les coûts et les bénéfices ultérieurs. En outre, un soutien trop faible allongerait la durée de la migration et de l'exploitation parallèle.

- **Les coûts d'investissement par wagon**, fixés entre 13 000 francs (wagon neuf, correspondant aux coûts d'équipement) et 31 000 francs (wagon difficile à transformer), **sont trop bas du point de vue des CFF**. D'après des calculs internes de CFF Cargo, les coûts moyens de transformation par wagon (DAC et ABP) avoisinent 40 000 francs. Selon l'étendue des autres applications numériques, en cas d'éventuel besoin d'adaptation technique et de passage au DAC5 ultérieurement, ces chiffres pourraient être revus à la hausse. En raison du manque de maturité des développements au niveau de l'UE, ces chiffres sont assortis d'un risque élevé. Il faudrait donc assurer un monitoring structuré de l'évolution des coûts avec les acteurs de la branche sur la base des résultats au niveau de l'UE avant et pendant la migration.
  - Pour les GI, il est nécessaire que la Confédération finance intégralement les coûts de transformation de leur infrastructure et de leur matériel roulant par le biais de leur convention sur les prestations.
- d. pour que la Confédération échelonne les taux de subvention en fonction des critères mentionnés?

Non.

- **Si les CFF considèrent, de manière générale, l'approche consistant à optimiser les wagons comme pertinente, ils s'opposent à l'échelonnement proposé.** Les coûts de transformation sont au moins aussi élevés pour les wagons anciens. De même, la durée de vie résiduelle plus courte des wagons anciens réduit la durée d'amortissement des composants d'automatisation. La transformation est donc économiquement défavorable pour les propriétaires dont les wagons se trouvent en plein milieu de leur cycle de vie. En outre, le manque de capacités de production de wagons ne permet pas de remplacer prématurément les wagons anciens qui ne sont pas encore arrivés en fin de vie, et leur mise au rebut précoce n'est pas pertinente du point de vue de la microéconomie et de la durabilité. Une grande partie du parc de wagons en Suisse a été mise en service entre 1995 et 2009.
- Son optimisation doit être abordée de manière différenciée, et la durée de vie résiduelle ainsi que la demande commerciale des différents types de wagons doivent être examinées. Les CFF proposent une **liste positive convenue avec l'OFT basée sur le registre des véhicules, qui tient compte des besoins de la clientèle et des perspectives du marché ainsi que des capacités industrielles pour la fabrication de nouveaux wagons**. Dans ce cadre, une limite d'âge pourrait également être appliquée à la transformation des wagons, y c. critères d'exception. Dans tous les cas, il convient d'encourager le remplacement de wagons immatriculés en Suisse par de nouveaux wagons.
- **Les CFF proposent donc d'appliquer le même taux de subvention à tous les véhicules transformés à une date spécifique.** Ils pourraient concevoir un **échelonnement annuel dégressif des taux de subvention en fonction de la date de passage au DAC**, étant donné que, comme décrit ci-dessus, il existe un décalage temporel considérable entre les investissements et le début des effets.

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

Oui.

- Les CFF saluent les mesures proposées pour renforcer la navigation sur le Rhin. Celle-ci assure à la Suisse un raccordement direct avec les ports et l'ensemble du réseau européen de voies navigables. Grâce à leurs capacités logistiques, les Ports rhénans suisses (PRS) sont un pilier important de l'importation et de l'exportation et garantissent une très large partie de l'approvisionnement du pays pour de nombreuses marchandises. **Avec le rail, la navigation sur le Rhin constitue un système redondant de deux modes de transport efficaces sur le plan énergétique et écologique.** L'intégration des PRS dans le TWCI suisse et le transport combiné est un élément-clé à cet égard.
- 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.

- Les CFF saluent l'article 8a proposé dans la variante 1 de la LTM. Ils considèrent la proposition de convention sur les prestations entre la Confédération et une société d'exploitation des infrastructures portuaires à créer – Infrastructure portuaire suisse SA par analogie avec la société Chemin de fer portuaire suisse SA – comme un instrument efficace et adapté aux objectifs.
6. Soutenez-vous les incitations financières pour des moteurs neutres pour le climat ou pour des bateaux adaptés aux basses eaux?

Oui.

- Les CFF soutiennent les incitations financières pour des moteurs neutres pour le climat ou des bateaux adaptés aux basses eaux. L'utilisation de moteurs neutres pour le climat dans la navigation, notamment sur le Rhin, crée un système de transport redondant décarbonisé et favorise les chaînes de transport intermodales climatiquement neutres entre l'eau et le rail.

**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?

Oui.

- **Les CFF soutiennent l'encouragement de chaînes de transport multimodales.** En raison de l'évolution du mix de marchandises, le fret ferroviaire ne peut se développer et bénéficier d'un report modal qu'en s'intégrant dans des chaînes logistiques multimodales. Chaque mode de transport devrait être utilisé en fonction de ses points forts, à savoir la route pour la distribution en détail sur l'ensemble du territoire, le rail et la navigation sur le Rhin pour le trajet principal et les gros volumes. Les alternatives de transport multimodales sont importantes pour la clientèle et pour la sécurité de l'approvisionnement.

- En tant que maillon de la chaîne de transports multimodale, le fret ferroviaire présente un potentiel de croissance considérable, notamment en trafic d'importation et d'exportation. Les installations de débord, de transport combiné et de voie de raccordement doivent être reliées au niveau opérationnel avec les installations internationales de transbordement et de chargement, et être planifiées en conséquence au niveau de l'aménagement du territoire.
- Les raccordements du transport combiné (TC) au transport souterrain de marchandises ne doivent pas être encouragés directement ou indirectement par des investissements des GI, conformément aux principes de la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), car ils reposent sur une initiative privée et doivent être fournis de manière autonome sur le plan financier.
  - a. par un encouragement des plates-formes de transbordement multimodales?
    - Le réseau de plates-formes de transbordement et de chargement doit être encouragé et développé. Les **CFF saluent l'encouragement des plates-formes de transbordement multimodales** si celui-ci se traduit par une accélération des procédures et des incitations supplémentaires pour le développement desdites plates-formes.
    - Les CFF **sont favorables au regroupement des voies de raccordement, des installations de transbordement dédiées au transport combiné et des installations de transbordement** sous le **terme d'installations de transbordement et de chargement**, et saluent la possibilité de demander pour celles-ci des **contributions d'investissement de la Confédération**.
    - **La définition actuelle des installations de transbordement, composées d'une voie et d'une place de chargement conformément à la loi sur les chemins de fer, doit être maintenue.** Toutes les installations qui vont au-delà ne doivent pas faire partie de l'accès public au réseau. L'introduction de la notion d'installations de transbordement et de chargement ne doit pas aller de pair avec une extension des tâches pour le GI. De manière générale, les **prestations initiales et complémentaires des plates-formes de transbordement multimodales doivent être prises en charge par des tiers**. En ce qui concerne les installations de transbordement desservies, il convient de clarifier la manière dont l'accès non discriminatoire est réglé entre l'OFT, l'exploitant et RailCom.
    - Lors de la mise en œuvre de plates-formes de transbordement multimodales, la Confédération doit s'appuyer sur la réglementation des installations dédiées au transport combiné ou des voies de raccordement: le GI est responsable du dispositif de raccordement et l'exploitant des installations de voies après l'aiguille de raccordement, ainsi que des autres installations pour lesquelles des contributions peuvent être demandées, conformément à la LTM.
    - Les **CFF se prononcent en faveur d'une extension de la possibilité d'encouragement à d'autres installations**, à condition qu'elle **ne rende pas l'accès au débord plus complexe**. Les contributions doivent être financées via le crédit-cadre dédié à l'encouragement des installations de transport de marchandises et ne doivent pas grever le FIF. **Les CFF saluent également l'extension de l'encouragement à d'autres éléments d'installations**. S'agissant en particulier des équipements mobiles de transbordement, tels que les élévateurs ou les grues mobiles, il convient d'indiquer clairement qu'ils doivent être spécifiques aux chemins de fer pour donner droit à une subvention.



- Les sites et le réseau de plates-formes de transbordement multimodales pour la mise en réseau et le regroupement, tels que décrits dans le plan sectoriel des transports et dans le rapport sur la consultation, doivent être définis par les acteurs de la branche en collaboration avec la Confédération et les cantons. Les propriétaires actuels des installations doivent être impliqués dans ce processus.
  - Les installations existantes, telles qu'elles sont définies dans la conception relative au transport ferroviaire de marchandises, doivent être développées en fonction des besoins des acteurs de la branche. Une **consolidation des installations de transport pour les marchandises** (débord, gares de réception et de formation), telle qu'élaborée dans la vision des installations de transport pour les marchandises (2021) de CFF Infrastructure en collaboration avec les acteurs de la branche et sur mandat de l'OFT, est au cœur du développement. En ce qui concerne le développement et l'encouragement des installations de transport pour les marchandises ainsi que le bonus de chargement, y c. débord, les CFF proposent de s'en tenir, à titre de valeur indicative, au nombre de 720 wagons complets selon l'article 5, alinéa 1 de l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM). L'accessibilité des installations de transport pour les marchandises est un facteur important de l'encouragement.
  - Pour les CFF, la **réalisation rapide d'équipements de transbordement est prioritaire**. L'extension d'une possibilité d'encouragement ne doit en aucun cas entraîner un retard dans les projets de logistique urbaine. Les solutions financées par des fonds privés ne doivent pas être désavantagées par rapport aux solutions encouragées.
- b. par un financement simple et cohérent des investissements dans les installations de transbordement et de chargement?
- Les CFF sont favorables à une simplification de l'aide financière par le biais d'approches forfaitaires. **Les CFF espèrent qu'il en découlera une réduction de la charge administrative et une accélération des procédures d'encouragement**. En revanche, il doit rester possible de tenir compte de situations particulières et de s'écarter des taux d'encouragement standardisés, dans des cas exceptionnels dûment justifiés. Des coûts de construction aussi bas que possible ne garantissent pas une exploitation réussie.
  - Les CFF soutiennent l'abandon des quantités minimales pour les installations, dont le volume d'investissement est inférieur à cinq millions de francs, uniquement pour les installations sur le réseau à voie étroite.
  - Le taux d'encouragement de 80% doit être possible pour les projets dont le volume d'investissement est supérieur à cinq millions de francs et qui remplissent les critères correspondants du plan sectoriel. **Le critère de l'importance pour la politique nationale des transports devrait être complété par une importance suprarégionale**.
  - Les CFF soutiennent les taux d'encouragement de 40% pour les renouvellements et de 40 à 80% pour les constructions nouvelles et les extensions.
- c. par des incitations financières à transporter autant que possible de marchandises sur le rail ou dans des offres multimodales?

- I. Considérez-vous que la contribution de transbordement et de chargement proposée à cet effet est appropriée?
- **Les CFF soutiennent la contribution de chargement par wagon lors du chargement et du déchargement au moyen de forfaits.** Celle-ci devrait toutefois s'appliquer de la même manière à tous les trafics, sans distinction entre les nouveaux trafics et les trafics existants.
  - Les bénéficiaires de cette contribution doivent être les chargeurs afin de les inciter directement à effectuer des transferts supplémentaires vers le rail.
  - De manière générale, la contribution de chargement ne devrait être versée que pour les wagons chargés et déchargés aux points de chargement où **au moins 720 wagons sont traités au cours de l'année correspondante.** Cette limite doit également s'appliquer aux débords et aux points de chargement nouvellement ouverts. Les CFF se prononcent en faveur d'un plafond pour le paiement de la contribution de chargement dans des installations de plus de 1500 wagons.
  - Ils sont favorables à la possibilité de verser un **bonus pour les quantités supplémentaires.**
  - Ils identifient un potentiel de transfert sur le rail en particulier pour les grands clients et les grands points de chargement. C'est pourquoi le plafond de 1500 wagons chargés ne doit pas s'appliquer au bonus pour les quantités supplémentaires. Conformément à l'article 9, alinéa 2 de la LTM actuellement en vigueur, il sera possible de renoncer à l'encouragement de nouveaux trafics.
  - Le montant de la contribution doit se baser sur la différence de coûts entre le rail et la route ainsi que sur le montant du remboursement actuel de la RPLP en trafic combiné. Comme proposé, maximum 25 millions de francs par an doivent être mis à disposition pour la contribution de chargement.
- II. Le remboursement de la RPLP en transport combiné doit-il être maintenu ou intégré dans la contribution au transbordement et au chargement?
- La contribution de transbordement et de chargement proposée doit rester en vigueur jusqu'à la révision de la LRPL.
  - Du point de vue des CFF, une éventuelle adaptation du mécanisme d'incitation en trafic combiné ne devrait en aucun cas entraîner une réduction des contributions. Le remboursement de la RPLP s'est avéré un instrument important et éprouvé pour soutenir le transfert route-rail dans le transport de marchandises en Suisse, qui peut être restructuré, mais pas démantelé.
- 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, les CFF s'en félicitent. Pour les propriétaires et les exploitants d'installations privées de transport pour les marchandises, le respect des dispositions du droit ferroviaire et la mise en place des compétences correspondantes représentent un défi majeur et un obstacle à une utilisation accrue du fret ferroviaire.
8. Soutenez-vous les incitations financières pour l'utilisation de moteurs neutres pour le climat dans le transport ferroviaire de marchandises?

Oui.

- **Les CFF soutiennent les incitations en faveur de l'utilisation de moteurs neutres pour le climat dans le fret ferroviaire.**
- **Les CFF soutiennent la proposition de financer la transformation des véhicules existants et des nouvelles acquisitions.** Les CFF saluent le financement de la transformation des locomotives de CFF Infrastructure via la convention sur les prestations d'Infrastructure. Nous considérons également que le montant de l'aide par locomotive, soit un million de francs, permet de couvrir les coûts supplémentaires liés aux moteurs neutres pour le climat.
- Les CFF n'ont pas de préférence quant aux options de financement proposées par le Conseil fédéral. En cas de financement au titre du «crédit d'engagement pour les contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement», celui-ci doit être impérativement augmenté du montant nécessaire à la transformation, de sorte qu'il n'y ait pas de pénurie de moyens pour le financement des installations.
- **Un encouragement pour les véhicules ferroviaires ne devrait être possible qu'en cas de réduction significative des émissions de gaz à effet de serre lors de la fourniture des prestations,** donc en particulier pour les locomotives de manœuvre utilisées dans le fret de proximité et en partie sur la pleine voie.
- Les locomotives de ligne équipées d'un module du dernier kilomètre peuvent remplacer partiellement les locomotives de manœuvre. L'équipement d'une locomotive de ligne avec un module du dernier kilomètre est probablement moins coûteux que la transformation ou l'acquisition d'un véhicule hybride à batterie électrique. C'est pourquoi **l'équipement de locomotives de ligne avec un module du dernier kilomètre doit également être inclus dans les possibilités d'encouragement.**
- L'encouragement devrait pouvoir s'appliquer non seulement à l'acquisition, mais aussi au crédit-bail et à la location de véhicules, y compris auprès de bailleurs étrangers. Cette possibilité est particulièrement importante pour les prestataires-réseau qui n'achètent pas de ressources pour réduire les coûts fixes.

**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.

- Les CFF considèrent également que le TWCI recèle un **grand potentiel de développement**. Le TWCI est aujourd'hui déjà l'épine dorsale de la logistique suisse. L'évolution économique et le raccourcissement des délais de livraison vont réduire davantage encore la taille des lots et les quantités, de sorte que le TWCI sera de plus en plus la seule option ferroviaire. Le TWCI n'est donc pas central seulement aujourd'hui, mais le sera aussi à l'avenir.
- Les CFF sont d'avis que **les instruments proposés**, y compris un encouragement financier suffisant via des indemnités et des contributions d'investissement, sont **appropriés** pour moderniser fondamentalement le TWCI. L'encouragement financier du TWCI vise à développer le système correspondant et non pas à réduire le prix de l'offre du TWCI par rapport aux autres formes de production du fret ferroviaire. L'utilité pour les chargeurs réside donc dans un TWCI plus efficace et plus rapide et non dans des prix réduits.
- Pour autant que les conditions-cadres soient satisfaisantes, les CFF **réaffirment leur volonté de continuer à exploiter une offre TWCI et de rendre le fret ferroviaire encore plus convivial, plus flexible, plus innovant et plus productif, conformément aux objectifs du projet**.
- Les CFF partagent l'avis du Conseil fédéral selon lequel **l'offre actuelle de CFF Cargo en matière de trafic par wagons systématique doit servir de base** au développement du TWCI. À cet égard, l'accent ne doit pas être mis sur la création de nouveaux points de chargement, mais sur la réalisation de nouvelles offres et la **création de transports supplémentaires sur un réseau consolidé et fortement sollicité**.
- Les CFF partagent notamment **les estimations du Conseil fédéral concernant les investissements nécessaires dans les plates-formes numériques**. Une planification de l'offre et de la production assistée numériquement de bout en bout, en interaction avec le GI, les propriétaires de voies de raccordement, les propriétaires de wagons et d'autres partenaires de la chaîne de transport, ainsi que des données en temps réel pour la gestion opérationnelle du trafic peuvent améliorer l'efficacité de la fourniture des prestations. La numérisation peut également contribuer à la mise en place simplifiée et plus transparente pour la clientèle des offres et des chaînes de transport intermodales, ainsi qu'à leur utilisation. Les CFF soutiendraient la mise en place d'une telle plate-forme et l'utiliseraient pour la mise à disposition des données de leur propre offre.
- **La mise en place d'une plate-forme multimodale numérique de bout en bout requiert toutefois des investissements importants**. La création d'une plate-forme de bout en bout par le prestataire-réseau TWCI n'est réaliste qu'avec un mandat et un financement de la Confédération.
- Dans le cadre de la régulation prévue des plates-formes numériques via **l'infrastructure des données sur la mobilité (LIDMo) de la Confédération**, il faut tenir compte de la grande complexité de l'offre (p. ex. exigences liées au transport de marchandises dangereuses, exigences spécifiques envers le matériel roulant liées aux marchandises transportées ou exigences de la clientèle en matière de protection des données de leurs flux logistiques) par rapport au trafic voyageurs (offre et produits plus simples). En outre, la part des transports internationaux est nettement plus élevée dans le transport de marchandises. Par conséquent, un soutien des plates-formes européennes est absolument nécessaire. **Le processus déjà avancé d'élaboration de la LIDMo devrait prendre en compte les intérêts du transport de marchandises et les coordonner étroitement avec les projets européens**. Si la mise

en œuvre de la LIDMo ne devait pas être possible au moment de l'entrée en vigueur de la LTM révisée, il faudrait créer une alternative pour la création et le financement de la plateforme.

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

Oui.

- La **convention sur les prestations** (CP TWCI) entre l'OFT et le prestataire TWCI sur le réseau à voie normale, d'une durée de quatre ans, **est un instrument approprié** pour maintenir, moderniser et développer le TWCI dans une phase transitoire. L'offre-réseau doit pouvoir être obtenue d'un seul et même tenant. C'est pourquoi l'OFT ne doit conclure **qu'une seule CP TWCI pour l'ensemble du réseau** à voie normale.
- Les CFF soutiennent les **arguments** exposés en faveur d'une CP TWCI:
  - **Définition de l'offre, du réseau et des investissements:** la CP TWCI définit l'offre prévue et le réseau déterminé en consultation avec les acteurs de la branche. Ce **réseau** doit pouvoir être adapté de manière **flexible** pendant toute la durée de la CP TWCI. **L'étendue de l'offre et du réseau est directement corrélée au montant des indemnités annuelles nécessaires.** De même, les investissements nécessaires pour développer le réseau doivent être définis.
  - **Évolution des prix et constitution de réserves:** les CFF soutiennent la proposition de tarification flexible conforme aux spécifications définies dans la CP TWCI. Le prestataire-réseau TWCI doit pouvoir réaliser des bénéfices, constituer des réserves et investir le capital dans le développement du TWCI ou, en cas de volumes insuffisants, y recourir.
  - **Exigences claires en matière de droit des subventions et de la concurrence:** indépendamment de son organisation juridique, le prestataire-réseau doit respecter les exigences en matière de droit des subventions et de la concurrence. Dans le fret de proximité, les règles de l'article 6a OTM concernant l'accès non discriminatoire demeurent applicables.
- L'offre, le réseau et les investissements doivent être définis en fonction des documents de base du transport de marchandises: les **principes de l'offre TWCI**, les investissements nécessaires pour la modernisation ainsi que la délimitation par rapport aux autres types de transport du fret ferroviaire doivent être fixés **dans la convention-cadre** conclue entre la Confédération et le prestataire TWCI. Les acteurs de la branche seront consultés à ce sujet. Les CFF saluent l'introduction de **lignes directrices communes**. Leur élaboration doit se faire sous la responsabilité de l'OFT.
- La **convention-cadre**, sur laquelle s'appuie la CP TWCI, devrait couvrir une période **d'au moins douze ans** et contenir des critères permettant **le cas échéant une prolongation**. Comme le soutien au transport en réseau est formulé sous la forme d'une possibilité, il est inutile de **limiter la durée de l'article de loi**.

- 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 CFF sont favorables aux indemnisations et aux contributions d'investissement en association avec les autres mesures du projet mis en consultation.**
- **Du point de vue des CFF, le crédit d'engagement de 300 millions de francs pour la CP proposé par le Conseil fédéral pour les années 2025-2028 n'est toutefois pas suffisant d'après nos connaissances actuelles.** Les CFF élaborent actuellement les bases correspondantes et s'efforcent de dégager des potentiels ou de réaliser des économies supplémentaires en optimisant davantage p. ex. le concept de production ou les définitions de produits. Au fur et à mesure de l'avancement de la modernisation, les moyens nécessaires pourront probablement être réduits, mais pas totalement éliminés. Pour cela, les gains d'efficacité et de productivité attendus de l'automatisation, de la numérisation et des mesures d'extension des capacités prévues dans l'étape d'aménagement 2035 doivent pouvoir être exploités. Si ces potentiels ne se concrétisent pas ou s'ils doivent être cédés au marché et à la clientèle, il faudra consacrer bien plus de moyens à la modernisation du fret ferroviaire.
- Outre les coûts considérés dans le rapport, la CP TWCI doit également prendre en charge les coûts supplémentaires occasionnés pendant la phase de passage au DAC en raison de l'absence de synergies au sein de la production ferroviaire du TWCI et les coûts d'exploitation, tels que ceux liés à l'acheminement et à l'enlèvement des wagons pour effectuer leur transformation, au garage des wagons transformés et à la formation du personnel d'exploitation.

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

Non.

- Si toutefois une mise au concours de l'offre de TWCI devait être décidée et réalisée, elle devrait être effectuée pour **l'ensemble de l'offre sur le réseau** à voie normale. En outre, l'offre-réseau doit être assurée par un seul prestataire pendant toute la durée de la convention-cadre.

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

Oui.

- **Les CFF saluent les mesures proposées** pour une prise en compte accrue du transport de marchandises dans l'aménagement du territoire aux niveaux fédéral et cantonal.
- Les critères de la directive relative à la pertinence du plan sectoriel des installations ferroviaires doivent être appliqués aux installations d'infrastructure du fret ferroviaire. Les installations de transport pour les marchandises qui remplissent les critères de pertinence du plan

sectoriel doivent être intégrées dans le plan sectoriel ferroviaire de la Confédération. Le critère de «l'importance pour la politique nationale des transports», qui n'est utilisé que dans le fret ferroviaire, doit être élargi au niveau de la loi et de l'ordonnance de sorte que les **installations d'importance suprarégionale puissent également être intégrées et encouragées en conséquence.**

- Les CFF partagent l'avis du Conseil fédéral selon lequel les cantons doivent assumer davantage leur rôle. Ils sont donc favorables à la définition de surfaces logistiques aux niveaux cantonal et communal. Ils soutiennent également l'avis du Conseil fédéral selon lequel la **conception relative au transport ferroviaire de marchandises est un instrument important pour garantir l'existence des installations de transport pour les marchandises, qui devrait être perfectionné.**
- **Les CFF soutiennent l'obligation faite aux cantons de prendre en compte dans leur planification directrice les dispositions de la conception qui leur sont adressées.** Toutefois, l'obligation légale d'ancrer les dispositions également dans les plans d'affectation des communes de manière contraignante pour les propriétaires fonciers est déterminante. En outre, la Confédération doit fixer aux cantons des délais pour l'intégration des installations du fret ferroviaire, y c. les terminaux de trafic combiné, dans les plans directeurs cantonaux. Aussi bien la conception relative au transport de marchandises que la mise en œuvre cantonale (au niveau des stratégies cantonales de transport de marchandises et du plan directeur) doivent être régulièrement réexaminées en raison de l'évolution au fil du temps des besoins du marché et de la clientèle.
- Les CFF soutiennent également l'idée **d'élargir le concept à l'ensemble du transport de marchandises, notamment à l'interface entre le rail et la route**, et d'associer d'autres acteurs à son élaboration. Le raccordement des installations ferroviaires doit être garanti.

## Adaptations du droit

11. Approuvez-vous les modifications législatives proposées?

Oui, pour la majeure partie d'entre elles. Les CFF proposent les modifications suivantes (en rouge):

- Article 1a: «a. Trafic par wagons complets (TWCI): le transport ferroviaire de marchandises **selon le principe du regroupement** des wagons isolés ou groupés **de plusieurs chargeurs dans un réseau** du trafic intérieur et d'import-export avec au moins un mouvement de manœuvre»
  - Justification: les CFF estiment que la définition proposée pour le TWCI est insuffisante. Celle-ci doit comporter une délimitation claire par rapport aux trains complets (qui sont également manœuvrés), aux trains de ligne avec plusieurs arrêts ou encore aux solutions clients (qui ne circulent pas sur le réseau).
- Article 1a: «c. 3. Installations de transbordement: installations de chargement publiques, composées de voies et de places de chargement, ~~y c. les grues et autres engins de transbordement;~~»

- Justification: les grues et autres engins de transbordement ne doivent pas faire partie de l'accès public au réseau.
- Article 2, alinéa 1, «a. un développement durable du transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation, axé notamment sur la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, «ainsi que sur l'efficacité énergétique et une utilisation efficace de l'espace;»
  - Justification: outre la réduction des gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique et l'utilisation efficace de l'espace joueront à l'avenir un rôle de premier plan dans la politique des transports et de l'environnement.
- Article 3, alinéa 3: «Il aligne la conception sur les lignes directrices communes des acteurs du transport ferroviaire de marchandises, le développement des infrastructures ferroviaire, routière et portuaire, ainsi que des installations du transport souterrain de marchandises, le plan sectoriel des transports, les autres plans sectoriels fédéraux et les plans directeurs cantonaux.»
- Article 3, alinéa 5: «Les cantons tiennent compte de la conception, notamment dans leurs plans directeurs, d'affectation et d'agglomération aux niveaux cantonal, régional et communal.»
  - Justification: la définition des surfaces logistiques, tant au niveau cantonal que communal, devrait être inscrite dans la loi.
- Article 3a, alinéa 1: «L'OFT établit, avec la participation des acteurs du transport ferroviaire de marchandises-des lignes directrices communes afin d'atteindre les objectifs fixés par la présente loi, en coordination avec les évolutions dans l'environnement européen. Ces lignes directrices peuvent notamment porter sur: [...]»
  - Justification: l'élaboration de la conception doit s'effectuer sous l'égide de l'OFT, mais les lignes directrices doivent en principe refléter la position des «acteurs du transport ferroviaire de marchandises».
- Article 5, alinéa 3: «Les cantons prennent les mesures d'aménagement du territoire qui sont nécessaires pour assurer le transport efficace des marchandises dangereuses dans des zones densément peuplées.»
- Article 8, alinéa 3: La contribution d'investissement de la Confédération est comprise entre 40% et 60% des coûts imputables. Dans le cas de projets revêtant une importance nationale ou suprarégionale en matière de politique des transports, elle peut être portée à 80% au plus.
  - Justification: outre les projets d'importance nationale en matière de politique des transports, les projets d'importance suprarégionale doivent également pouvoir bénéficier du taux le plus élevé.
- Article 8, alinéa 6: «La Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), conclut des conventions de quatre ans avec les exploitants d'installations de transbordement et de chargement; ces conventions définissent les investissements des exploitants et les montants maximaux des contributions fédérales.»



- Justification: des conventions doivent également être possibles dans le cas où un exploitant privé demande des contributions d'investissement pour des éléments d'installation d'une plate-forme multimodale (débord).
- Article 9a, alinéa 2: «La Confédération, représentée par l'OFT, et les prestataires de TWCI sur le réseau à voie normale ou à voie étroite concluent des conventions sur les prestations pour une durée de quatre ans. Les prestations **sur le réseau à voie normale comprennent les offres et la production du réseau TWCI, conformément à l'article 1a LTM.**»
  - Justification: la description proposée «Les prestations comprennent l'acheminement et l'enlèvement de wagons et de groupes de wagons dans des installations de transbordement et de chargement» est trompeuse, car elle laisse entendre que le TWCI est encouragé uniquement pour le dernier kilomètre. Il convient de se référer à la définition de l'article 1 bis.
- Article 9a, alinéa 4: «Ils **concluent** une convention-cadre pour plusieurs périodes de quatre ans sur le développement du TWCI et les investissements et indemnités nécessaires à cet **effet.**»
  - Justification: la convention-cadre est un élément central des relations contractuelles entre le prestataire TWCI et l'OFT. Elle est la condition sine qua non pour que le prestataire TWCI et la clientèle aient une sécurité d'investissement et investissent dans la logistique ferroviaire. Si l'on renonce à limiter l'article 9a dans le temps (article 28, alinéa 3), la formulation sous la forme d'une possibilité peut être conservée.
- Article 9a, alinéa 5: «b. permettre des améliorations dans la planification, la fourniture de prestations et la coordination de l'offre **entre les prestataires**»
- Article 9a, alinéa 7: «Ils prennent les dispositions organisationnelles nécessaires pour prévenir un financement croisé du TWCI dans des domaines d'entreprise non encouragés et d'autres distorsions de concurrence. Ils facturent **entre eux** la fourniture de prestations aux conditions du marché.»
- Article 9b, alinéa 1: «La Confédération peut verser aux **expéditeurs et aux destinataires** des contributions forfaitaires par wagon transporté pour le chargement de marchandises sur le rail et pour la manutention des marchandises entre le rail et d'autres modes de transport.»
  - Justification: le bonus ne doit pas être versé aux exploitants de voies de raccordement, mais directement aux chargeurs, ce qui permet de renoncer à la transmission du bonus par le biais des relations commerciales.
- Article 10, alinéa 2: «Il encourage, par des contributions forfaitaires à fonds perdus **et des prêts remboursables sans intérêts**, l'introduction de l'attelage automatique numérique **et d'autres composants d'automatisation et de numérisation** pour les véhicules utilisés dans le transport ferroviaire de marchandises.»

- Justification: pour que les objectifs de modernisation et d'automatisation de la production du fret ferroviaire formulés par le Conseil fédéral soient atteints, ce dernier doit pouvoir aller au-delà de l'encouragement isolé du DAC.
- Article 10, alinéa 3: «La contribution d'investissement de la Confédération s'élève **en moyenne** à 60%, **les prêts remboursables sans intérêts s'élèvent à 20% au maximum** des coûts imputables; ~~à cet égard, l'intérêt propre du requérant est pris en compte.~~
- Justification: l'intérêt propre du requérant ne devrait pas avoir d'influence sur le montant de la contribution d'investissement. Dans certains cas p. ex. en cas de transformation précoce, la contribution forfaitaire devrait également s'élever à plus de 60% des coûts imputables.
- Article 12, alinéa 2: «Les cantons **et les communes** définissent ces mesures dans leurs plans **directeurs et d'affectation.**»
- Article 19a, alinéa 3: «Le Conseil fédéral définit dans la conception relative au transport de marchandises les installations de transbordement dédiées au transport combiné qui revêtent une importance nationale **et suprarégionale** sur le plan de la politique des transports.»
- Article 19a, alinéa 4 : ««Les cantons **et les communes** définissent ces mesures dans leurs plans **directeurs et d'affectation.**»
- Article 28, alinéa 3: ~~«3 L'article 9a est applicable jusqu'au 31 décembre 20xx.»~~
- Justification: si une formulation sous la forme d'une possibilité est utilisée à l'alinéa 1 de l'article 9a, il n'est pas nécessaire de limiter la durée d'application.

### Autres remarques

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

a) **Reporting de la Confédération sur l'encouragement du fret ferroviaire dans toute la Suisse (par analogie avec la politique de transfert)**

Nous suggérons de mettre en place un monitoring et un reporting concernant le développement du fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire et en particulier dans le TWCI, à l'instar de la politique de transfert du trafic marchandises transalpin. Le monitoring devrait se baser sur des indicateurs définis et comprendre les catégories suivantes:

- Évolution de la structure de la clientèle/de la branche
- Évolution des quantités/concurrence intermodale et intramodale
- Suivi des capacités et de la qualité
- Développement économique et environnemental
- Évolution des aides financières

Les évolutions devraient être recensées chaque année, évaluées et, le cas échéant, accompagnées de mesures. La gestion du monitoring devrait incomber à l'OFT.