



Service de la mobilité
Monsieur Vincent Kayenbühl
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Lausanne, le 30 mai 2013

U:\1p\politique_economique\consultations\2013\POL1328_transport de
marchandise\POL1328_transport_marchandises.docx/PHG/ama

Révision totale de la loi sur le transport de marchandises; stratégie globale visant à encourager le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier du 26 avril dernier concernant l'objet mentionné en titre et vous remercions de nous consulter à ce propos.

La refonte de la loi sur le fret ferroviaire et l'élaboration d'une stratégie globale répondent à une motion adoptée par les Chambres en 2010. Le projet présenté ne concerne que le fret dans les régions de plaine, la question du transit à travers les Alpes faisant l'objet d'un traitement politique à part. Les modifications retenues prévoient que le trafic de marchandise dispose à l'avenir de meilleurs sillons, n'étant plus systématiquement placé derrière le trafic voyageur. La Confédération impose par ailleurs un critère de rentabilité, qui n'existait pas formellement jusqu'ici. Des dérogations au principe d'autofinancement seront possibles, mais Confédération et cantons devront s'entendre pour couvrir les déficits. La possibilité actuelle de prêt disparaîtra au profit exclusif de contributions à fonds perdus. La Confédération prendra en charge en règle générale jusqu'à 60% des coûts, voire 80% de ceux des installations d'importance nationale pour la politique des transports.

La révision de la loi prévoit encore que les CFF pourront décider librement des prestations qu'ils veulent offrir en matière de marchandises et seront donc libérés de leur mandat ancré dans la loi. La stratégie de la Confédération ne fixe pas d'objectifs de transfert de transport de marchandise de la route au rail. Elle considère formellement les deux moyens comme complémentaires.

La CVCI appuie une gestion du trafic marchandise axée sur le principe de rentabilité. Elle salue également le fait que le fret ne soit plus défavorisé par rapport au trafic voyageur. La promotion du trafic de marchandises par le rail passe inévitablement par une amélioration des services proposés dans le fret. De nombreuses entreprises qui aujourd'hui envisagent de recourir au rail pour livrer leurs produits sont forcées de se tourner vers la route, seule à même de leur garantir des livraisons aux horaires souhaités.

Côté négatif, la stratégie proposée ne propose malheureusement pas de plan d'action particulier pour le trafic de fret est-ouest, moins bien desservi que l'axe nord-sud. Ce dernier a en effet profité des dispositions constitutionnelles qui obligent la Confédération à restreindre le trafic à travers les Alpes.

En conclusion, la CVCi soutient cette révision législative ainsi que la stratégie globale de promotion du transport ferroviaire, avec une réserve concernant le manque de dispositions concrètes visant à améliorer la desserte est-ouest.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre réponse, nous vous prions d'agréer, cher Monsieur, nos salutations les meilleures.

CHAMBRE VAUDOISE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Julien Guex
Sous-directeur

Philippe Gumy
Responsable communication