

Albert Rösti, à grand fret

POLITIQUE FÉDÉRALE Le transport ferroviaire des marchandises est important économiquement, mais peine à joindre les deux bouts. Le ministre des Transports propose des aides financières de plusieurs centaines de millions, notamment pour la transition technologique

PHILIPPE BOEGLIN, BERNE

✕ @BoeglinP

En pleine période d'économies budgétaires, le Conseil fédéral veut ouvrir sa tirelire pour le transport ferroviaire des marchandises. Il propose ce mercredi au parlement de libérer trois enveloppes: 180 millions de francs pour introduire une nouvelle technologie, le DAC, 260 millions sur quatre ans pour soutenir le transport par wagons complets isolés et 60 millions par an pour couvrir d'autres coûts, entre autres, de transbordement. La sécurité d'approvisionnement et la performance du système doivent en ressortir renforcées.

«Si nous ne le faisons pas, le risque existe que ces convois se retrouvent sur la route. Vous connaissez la situation: il y a déjà beaucoup d'embouteillages, et ce déplacement serait très problématique. Sans compter qu'il faut aussi tenir nos objectifs climatiques», argumente Albert Rösti, ministre des Transports. Le fret ferroviaire détient une part de marché de 40%.

Les montants en question proviendront de la redevance sur le trafic des poids lourds, et, pour limiter la charge budgétaire, ne seront pas versés au fonds d'infrastructure ferroviaire. Celui-ci est suffisamment doté pour amortir le choc, assure Albert Rösti.

«Une grande rationalisation»

Présenté comme une innovation technique d'envergure, l'attelage automatique numérique (DAC, acronyme tiré de l'anglais) est censé simplifier le fret ferro-

viaire, le rendre plus rapide et plus économique. «C'est comme quand on joue au petit train: cela va plus vite d'accrocher deux wagons avec un aimant plutôt qu'avec un bout de ficelle», image le conseiller fédéral UDC.

«Ce couplage numérique représente une grande mesure de rationalisation. Aujourd'hui, seul un petit pourcentage de wagons en est équipé», relève Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT). «C'est un programme européen. La Suisse introduira le système d'attelage certifié par l'Union européenne. Elle peut jouer un rôle de pionnier tout en se coordonnant avec ses partenaires.» Albert Rösti évoque une collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche.

«La Suisse introduira le système d'attelage certifié par l'Union européenne. Elle peut jouer un rôle de pionnier»

PETER FÜGLISTALER, DIRECTEUR
DE L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

Le passage des trains au DAC doit se faire en Europe d'ici à 2033 environ. En Suisse, la technologie est envisagée sur quelque 15 000 wagons et 520 locomotives. Cette amélioration technique se substituera en partie au personnel. «Il y aura des conséquences, mais c'est aux entreprises de dire combien de postes seront touchés et dans quels délais. N'oublions pas que l'horizon est 2033», observe Albert Rösti.

Secrétaire syndical, Philipp Hadorn ne fait pas obstruction. «Le Syndicat du personnel des transports est ouvert aux inno-

vations technologiques, mais il faut former et accompagner les collaborateurs dont l'ancien poste est rendu superflu», pour leur permettre d'accomplir d'autres tâches dans l'entreprise.

Pas d'oreiller de paresse

Au-delà des innovations technologiques, le ministre des Transports défend une aide de 260 millions sur quatre ans en faveur du fret par wagons complets isolés. Ce terme désigne les trains de marchandises assemblés à partir de différentes voitures commandées par différentes entreprises. Seul CFF Cargo assure cette prestation, et avant tout pour les trajets intérieurs. Important pour l'approvisionnement économique, ce secteur n'est pas viable économiquement, rapporte le Conseil fédéral, qui consent à lui accorder un coup de pouce financier temporaire.

Les entreprises doivent devenir à moyen terme autoporteurs. Albert Rösti promet que les subventions ne se transformeront pas en oreiller de paresse perpétuel. «Le but n'est pas de distribuer de l'argent à tout va. Il y aura des mandats de prestation et les entreprises devront montrer comment elles comptent atteindre la rentabilité.» Après quatre ans, un nouveau crédit sera proposé au parlement pour une seconde période de même durée.

Les CFF saluent le projet. «La Suisse a besoin d'un transport de marchandises par rail respectueux du climat et efficace sur le plan énergétique. Un trafic de wagons isolés renforcé peut y apporter une contribution importante.» Même satisfaction auprès d'un groupe d'organisations de branche comme la Litra (pour les transports publics) ou l'Astag (transports routiers). «La Suisse a besoin d'une logistique forte dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation sur le rail, la route et par bateau.» ■



Les sept Sages dans la salle de réunion du Conseil fédéral. Au premier plan, Albert Rösti (à gauche) et Beat Jans. (BERNE, 10 JANVIER 2023/ANTHONY ANEX/KEYSTONE)