

# EXPOSÉ DU DR PETER FÜGLISTALER «SUR LE PRINCIPE, JE ME FÉLICITE QUE DE NOUVEAUX ACTEURS DU MARCHÉ TENTENT LEUR CHANCE.»

*Dans le cadre de la politique suisse, l'Office fédéral des transports (OFT) encourage un développement durable du transport de marchandises et une interaction efficace entre tous les modes de transport. Il est responsable de l'octroi des concessions, du financement et de la surveillance de la sécurité dans le trafic ferroviaire, les téléphériques et télésièges, les cars et la navigation. Les conditions-cadre attrayantes doivent permettre de pratiquer des offres autofinancées en fret ferroviaire. La Confédération peut de surcroît accorder des contributions d'investissements pour des innovations techniques dans le secteur du fret ferroviaire. L'OFT pilote et vérifie le versement de subventions en transport de marchandises dans le cas d'un controlling. Peter Füglistaler est directeur de l'OFT depuis 2010. Avant de faire son entrée à l'OFT, il a occupé diverses fonctions au sein des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).*

**VAP: Monsieur Füglistaler, CFF Cargo semble ne plus pouvoir sortir du mode de fonctionnement «assainissement et subventions». En même temps, les finances fédérales sont très tendues. Les clients du fret ferroviaire peuvent-ils être rassurés, CFF Cargo saura-t-il négocier le virage?**

**D<sup>r</sup> Peter Füglistaler:** La Confédération a clairement exprimé sa volonté de développer le transport de marchandises – en tenant compte des objectifs de politique énergétique et climatique et bien consciente que les transports ferroviaires jouent un rôle majeur dans la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. Le Conseil fédéral est également prêt à moderniser le transport ferroviaire de marchandises sur les plans technique et organisationnel et propose à cet effet un soutien financier ciblé. Néanmoins, il est important que les chargeurs assument eux aussi leur part dans l'organisation du fret de demain.

**La commande de betteraves sucrières a été perdue, Coop gère avec succès sa propre ETF, qui s'inscrit désormais aussi dans le système de TWC. Les entreprises de gravier sont en train de mettre en place leur propre ETF. Comment jugez-vous cette évolution du marché du point de vue du propriétaire?**

Je ne peux m'exprimer ici qu'en tant que directeur de l'autorité de financement et de surveillance. Sur le principe, je me félicite que le marché fonctionne et que de nouveaux acteurs tentent leur chance. CFF Cargo devra également s'affirmer sur le marché et veiller à être financièrement autonome.

**La pression de l'urbanisation a des effets sur les transports de marchandises dangereuses: on pense particulièrement à l'ordonnance sur la prévention des accidents. Que fait l'OFT pour que les transports de marchandises dangereuses continuent à être possibles dans le cadre actuel, afin d'assurer l'autoapprovisionnement et de défendre la place industrielle suisse?**

L'OFT vérifie régulièrement les risques liés aux transports de marchandises dangereuses et met le cas échéant en œuvre des mesures à un stade précoce en concertation avec les parties prenantes. Un bon exemple en est la déclaration conjointe de l'industrie, des entreprises de transport et des autorités sur la réduction des risques dans le transport du chlore. Le fait d'identifier ainsi les risques à un stade précoce et d'adopter une démarche commune permet de continuer à réaliser des transports de marchandises dangereuses par rail en toute sécurité.

**Alors que l'Europe se concentre le DAC, les CFF s'intéressent plutôt au couplage automatique non digital. Est-ce là aussi votre perception des choses et soutiendriez-vous cette position des CFF?**

Je n'ai pas du tout l'impression que les CFF se démarquent à cet égard. Comme l'OFT, la VAP et l'UTP, les CFF sont d'avis qu'il y a besoin de fonctions numériques pour rendre le transport ferroviaire de marchandises plus sûr, plus rapide et plus flexible et donc plus fiable et moins coûteux. Avec le soutien de l'OFT, CFF Cargo a mis en place un train d'essai qui teste et optimise l'alimentation électrique et la transmission de données dans les trains de marchandises. Les résultats sont intégrés dans les travaux en cours à l'échelle européenne, auxquels les CFF participent activement, comme tous les autres chemins de fer d'Europe. La Suisse ne

fera pas cavalier seul en ce qui concerne le couplage automatique digital. Néanmoins, si les travaux prennent du retard en Europe nous ne serons pas en mesure d'attendre. En effet, si nous attendons, nous risquons de mettre en péril la réalisation d'un fret ferroviaire desservant l'ensemble du territoire. Nous avons l'intention de démarrer dès que les spécifications techniques seront inscrites dans les normes STI.

**Nombreux sont ceux qui demandent que le secteur parle d'une seule voix. Le secteur vient de réaliser conjointement la «vision 2050», mais celle-ci n'a malheureusement pas eu de retombées sur l'organisation de la consultation sur le transport ferroviaire de marchandises sur l'ensemble du territoire. La voix était-elle trop faible? Quelles sont les attentes de l'OFT?**

La vision a été rédigée par le groupe d'accompagnement de l'OFT pour le développement du fret ferroviaire, au sein duquel sont représentés les principales associations et les acteurs majeurs du fret ferroviaire suisse. Mais il en est ainsi: malgré cette vision, les associations ont exprimé dans le cadre de leurs prises de position sur la consultation des conceptions très hétérogènes et formulé des listes de vœux parfois peu réalistes sur l'avenir du fret ferroviaire suisse.

**Comment décririez-vous la VAP?**

La VAP est une voix importante du secteur du transport de marchandises suisse, qui joue lui-même un rôle existentiel pour la sécurité de l'approvisionnement du pays.

**Quels sont à votre avis les points forts de la VAP?**

Les points forts de la VAP sont sa capacité à faire converger les intérêts des acteurs ainsi que ses bonnes relations avec les décideurs politiques.

**Que souhaiteriez-vous que la VAP vous apporte d'autre?**

Dans l'avenir, il sera important de porter les intérêts du secteur des chargeurs de manière encore plus ciblée vers l'extérieur. Sur ce point, la VAP est appelée à renforcer sa position.

**À qui conseilleriez-vous de collaborer avec la VAP?**

Le transport ferroviaire de marchandises ne fonctionne pas sans voies de raccordement ni wagons de marchandises. C'est pourquoi il est

recommandé de travailler avec la VAP à tous ceux qui veulent avoir du succès dans leurs activités de fret ferroviaire.

**Dr Füglistaler, nous vous remercions pour cette intéressante interview.**