

Le transport de marchandises par rail a-t-il un avenir en Suisse ?

Avec le soutien de
BOMBARDIER
 CONSTRUCTEUR DE TRAINS ET D'AVIONS

Colloque OUESTRAIL
 du 31 octobre 2014, Yverdon-les-Bains



Le mot du Président

Qui dit « transports marchandises par le rail » pense immédiatement, dans notre pays, à « trafic marchandises à travers les Alpes ». Car même si l'objectif de transfert ne sera malheureusement pas atteint¹, la Suisse peut afficher fièrement une part modale de plus de 60% en faveur du rail, alors que cette part n'est que de 15% en France et 27% en Autriche.

Par contre, la situation en trafic intérieur est nettement moins rose. Le trafic marchandises intérieur, d'importation et d'exportation représentait près de 18 milliards de tonnes-kilomètres en 2012, dont 4 milliards de tonnes-kilomètres seulement acheminés par le rail. D'où notre question : le transports intérieur de marchandises par rail a-t-il un avenir en Suisse ? Et si oui, que faut-il

prendre-il entreprendre pour que la part modale du rail augmente dans ce domaine ?

Grâce aux invités et experts qui interviendront dans le cadre de notre prochain colloque, nous aurons bientôt de nombreux éléments qui contribueront à enrichir nos propres réflexions. Je vous invite dès lors à nous rejoindre le 31 octobre 2014 à Yverdon-les-Bains et je me réjouis de pouvoir vous y rencontrer.

Claude Hêche
 Conseiller aux Etats,
 Président d'OUESTRAIL

¹ L'objectif législatif est de réduire à 650'000 le nombre de courses transalpines de véhicules lourds par la route d'ici à 2019. Or ce nombre dépasse largement le million et est quasiment stable depuis 10 ans.

Le trafic marchandises côté politique...

Lors d'une prochaine session parlementaire, le Parlement fédéral aura à se prononcer sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises². Les conditions-cadre du trafic marchandises rail et route sont abordées dans ce dossier, de même que la question des infrastructures nécessaires au transbordement et le financement. MM. Schmidt, Nordmann et Peterhans nous livreront leur éclairage « politique ».

... et côté pratique !

Quant à eux, Messieurs Perrin, Mermod, Faucherre, Gallé et Herold, ils nous exposeront leur point de vue de prestataires, d'opérateur ou de client en nous éclairant sur ce qui fonctionne bien et ce qui devrait être amélioré.

² <http://www.bav.admin.ch/aktuell/00479/index.html?lang=fr&msg-id=52805>



Débats animés par Nicolas Rossé, journaliste à la rubrique économique de la Radio Télévision Suisse (RTS) et membre des journalistes ferroviaires

Les orateurs



Monsieur Schmidt,

pourquoi le projet de révision de la loi sur le transport de marchandises ne prévoit-il pas un objectif de transfert ?

Nicolas Schmidt, collaborateur OFT, spécialiste finances



Monsieur Nordmann,

que faut-il faire pour augmenter la part modale du rail en trafic marchandises intérieur ?

Roger Nordmann, Conseiller national, membre de la CTT-N



Monsieur Peterhans,

quels sont les exemples étrangers de réussite qui pourraient inspirer la Suisse ?

Gilles Peterhans, secrétaire général de l'Union internationale des détenteurs de wagons



Monsieur Perrin,

que répondez-vous à ceux qui reprochent à CFF Cargo un manque de flexibilité et d'esprit d'entreprise ?

Nicolas Perrin, directeur général de CFF Cargo



Monsieur Mermod,

la Suisse dispose-t-elle de suffisamment de terminaux pour augmenter la part modale du trafic combiné ?

François Mermod, ancien directeur de PESA SA, Consultant



Monsieur Faucherre,

une marchandise en plus sur le train est une marchandise en moins sur le camion... Où sont les intérêts communs ?

Jean-Daniel Faucherre, président du Conseil d'administration de Faucherre Transports SA et vice-président central ASTAG-CH



Monsieur Galé,

pourquoi avez-vous privilégié votre propre système plutôt que d'utiliser les services de CFF cargo ?

Sylvain Galé, responsable de railCare (COOP) Région Ouest



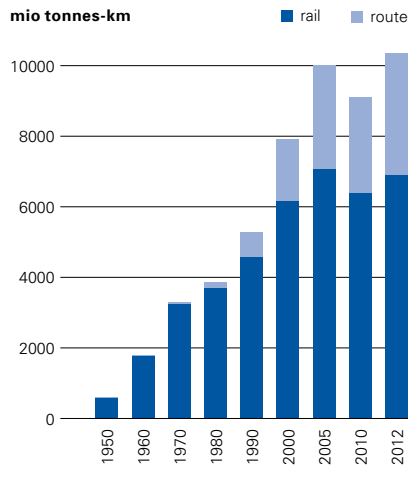
Monsieur Herold,

vous êtes client de CFF Cargo ; quels sont les points forts et les points faibles de ce prestataire ?

Nicolas Herold, directeur logistique chez Syngenta Monthey SA

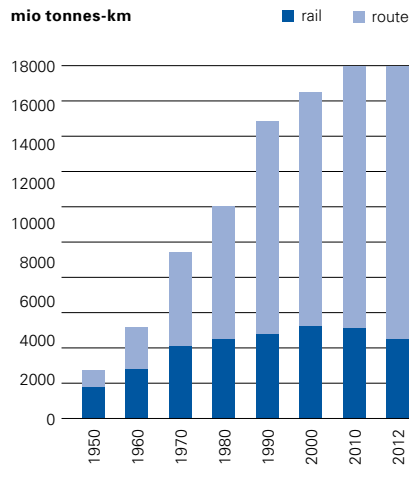
Evolution et nature du trafic marchandises

Rail-route transit 1960 – 2012



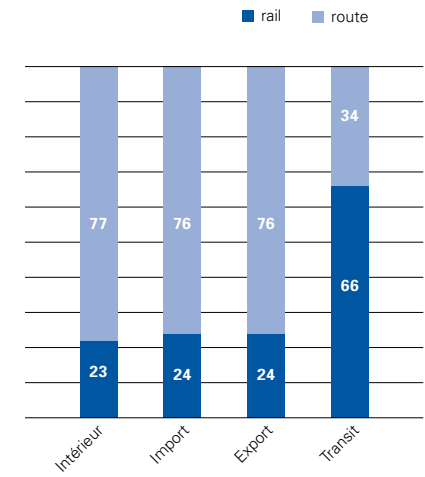
Le transfert du trafic marchandises à travers les Alpes de la route au rail patine (toujours plus d'un million de courses contre 650'000 selon la loi), mais le rail bat encore largement la route en terme de répartition modale.

Rail-route CH 1950 – 2012



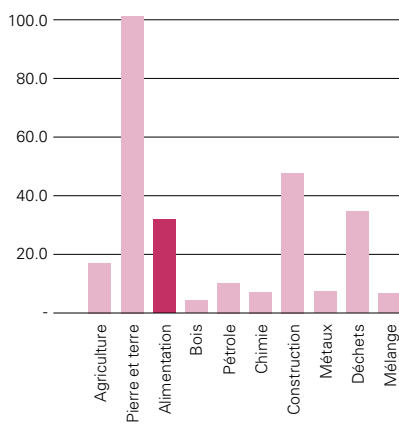
En trafic interne – y compris import et export – la route décline le rail avec une évolution fulgurante dès les années 70 tandis que la part du rail ne progresse plus que faiblement.

Rail-route 2012 selon type (%)



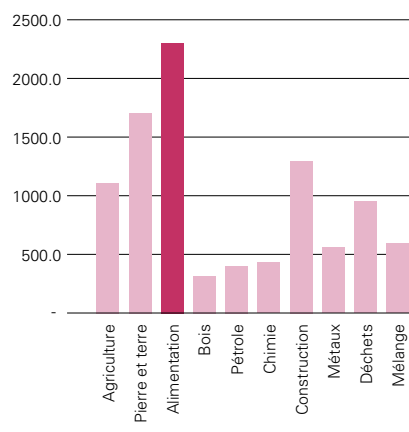
Surprise dans cette synthèse : le rail ne fait pas mieux dans le trafic d'import et d'export qu'en trafic interne...

Camions CH en million de tonnes



Ce graphique met en évidence les quantités de marchandises transportées par camion selon la catégorie de marchandises et exprimés en tonnes. On trouve en tête des marchandises lourdes transportés sur des distances relativement courtes.

Camions CH en million de tonnes-km



Ce deuxième graphique, toujours consacré au trafic routier, exprime l'importance des différentes catégories de marchandises exprimées cette fois-ci en tonnes-km. Il met en évidence les marchandises pour lesquelles des distances importantes sont parcourues, les produits alimentaires notamment.

Objectifs stratégiques assignés aux CFF par le Conseil fédéral

CFF Cargo, tout comme les CFF en général, doivent appliquer les objectifs stratégiques imposés par le Conseil fédéral.

La marge de CFF Cargo est donc limitée par ces directives dont voici un extrait : *Le Conseil fédéral attend des CFF, dans la division Marchandises, qu'ils*

- a. proposent, dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation, en tant que gestionnaire du système dans le secteur d'activité «Cargo Suisse», un réseau autofinancé de trafic par wagons complets qui réponde aux besoins des entreprises suisses de chargement.
- b. se concentrent, dans le secteur d'ac-

tivité «Cargo International», sur leur rôle d'opérateur de traction du transport combiné et par trains complets sur l'axe nord-sud et qu'ils offrent des prestations commercialisables et rentables. Ils contribuent ainsi à réaliser l'objectif du transfert du trafic.

Objectifs financiers

- a. couvrent à moyen terme les coûts du secteur «Cargo Suisse» et qu'ils augmentent convenablement la productivité.
- b. soient rentables d'ici 2013 dans le secteur «Cargo International» et qu'ils augmentent convenablement la productivité.

La révision de la loi sur le transport de marchandises en bref

Par le biais d'une motion, le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer une stratégie globale de promotion du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. Le message³ soumis au Parlement au printemps 2014 répond-il à cette demande ? Les orateurs invités au colloque 2014 d'OUESTRAIL nous le diront... On peut résumer les mesures proposées comme suit : pour garantir la position du trafic marchandises face au trafic voyageurs, il est prévu d'élaborer des plans d'utilisation du réseau ; à l'avenir, les contributions d'investissements pour les voies de raccordement et les installations de transbordement du trafic combiné seront à fonds perdus. Un premier crédit cadre de 210 millions pour les années 2016 à 2019 fait partie du dossier soumis au Parlement. Mais le message précise que les offres de transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire doivent couvrir leurs coûts. Des contributions d'exploitation seront encore versées jusqu'en 2027. Enfin, le Conseil fédéral n'envisage pas de fixer

un objectif de transfert. L'exemple de l'objectif fixé – et non atteint – pour le trafic de transit à travers les Alpes ne constitue pas vraiment un encouragement... Enfin on relèvera encore que le montant global des contributions de la Confédération ira en diminuant... Heureusement, les règles encadrant actuellement le transport routier de marchandises, notamment l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, les limites de poids (40 ou 44 tonnes), la redevance poids lourds liée aux prestations et son remboursement en amont et en aval du transport combiné doivent rester en vigueur.

Crédit (mio de francs)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investissement dans les voies de raccordement et dans les ITTC ⁴	60	60	65	60	55	50
Contributions d'exploitation	24	20	17	12	12	12
Remboursements RPLP	20	20	20	20	20	20
Total sur le budget fédéral	104	100	102	92	87	82

³ <http://www.bav.admin.ch/aktuell/00479/index.html?lang=fr&msg-id=52805>

⁴ ITTC – Installation de transbordement dédiées au transport combiné

Informations pratiques

Date

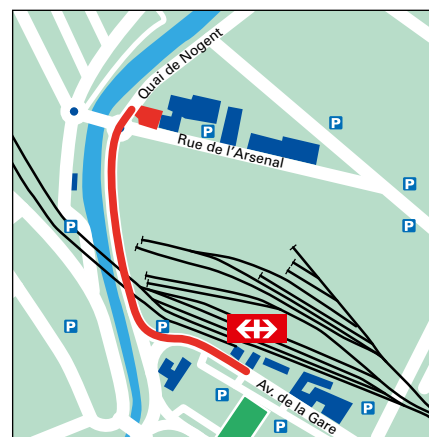
Vendredi 31 octobre 2014

Heure

9h – 14h

Lieu

Salle de la Marive, Quai de Nogent 1, Yverdon les Bains



Déroulement

09h – 09h30

café d'accueil

09h30 – 10h15

Le trafic marchandises côté politique

10h20 – 11h40

Le trafic marchandises côté pratique

11h40 – 12h15

Echanges entre les intervenants et l'auditoire

12h15 – 13h45

buffet

L'inscription au colloque est gratuite mais obligatoire. Il suffit pour cela de s'annoncer par un mail (ouestrail@bluewin.ch), par un fax (032 423 39 14) ou par courrier postal (ouestrail, Brise-Vent 5, 2800 Delémont) en indiquant vos coordonnées (nom, adresse et fonction).

**Dernier délai pour s'inscrire :
Mardi 21 octobre 2014**

OUESTRAIL

Rue du Brise-Vent 5
2800 Delémont