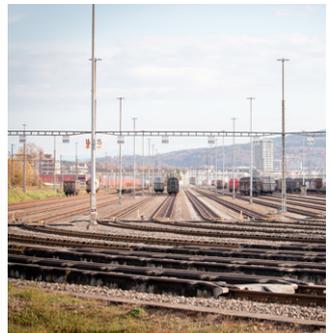
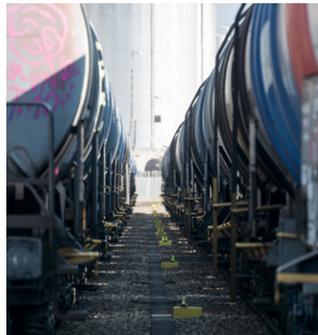


Stratégie du trafic marchandises ferroviaire de l'UTP



Impressum

Membres du groupe de travail

Bernhard Adamek, chef Marché, régulation et réseau, CFF Cargo

Olivier Ammann, ingénieur Études & Projets, Chemins de fer du Jura (CJ)

Hans-Peter Hadorn, président du conseil d'administration, Hafentbahn Schweiz AG

Dirk Pfister, chef Gestion des produits et Distribution, BLS Cargo SA

Philipp Wegmüller, CEO, railCare SA

Barbara Zollinger, collaboratrice scientifique, Union des transports publics

Mise en page / graphisme

Angela De Stefano, Union des transports publics

Philipp Lädach, Union des transports publics

Traduction

Bruno Galliker, Union des transports publics

Floriane Moerch, Union des transports publics

© Union des transports publics, approuvé par le comité,
automne 2017

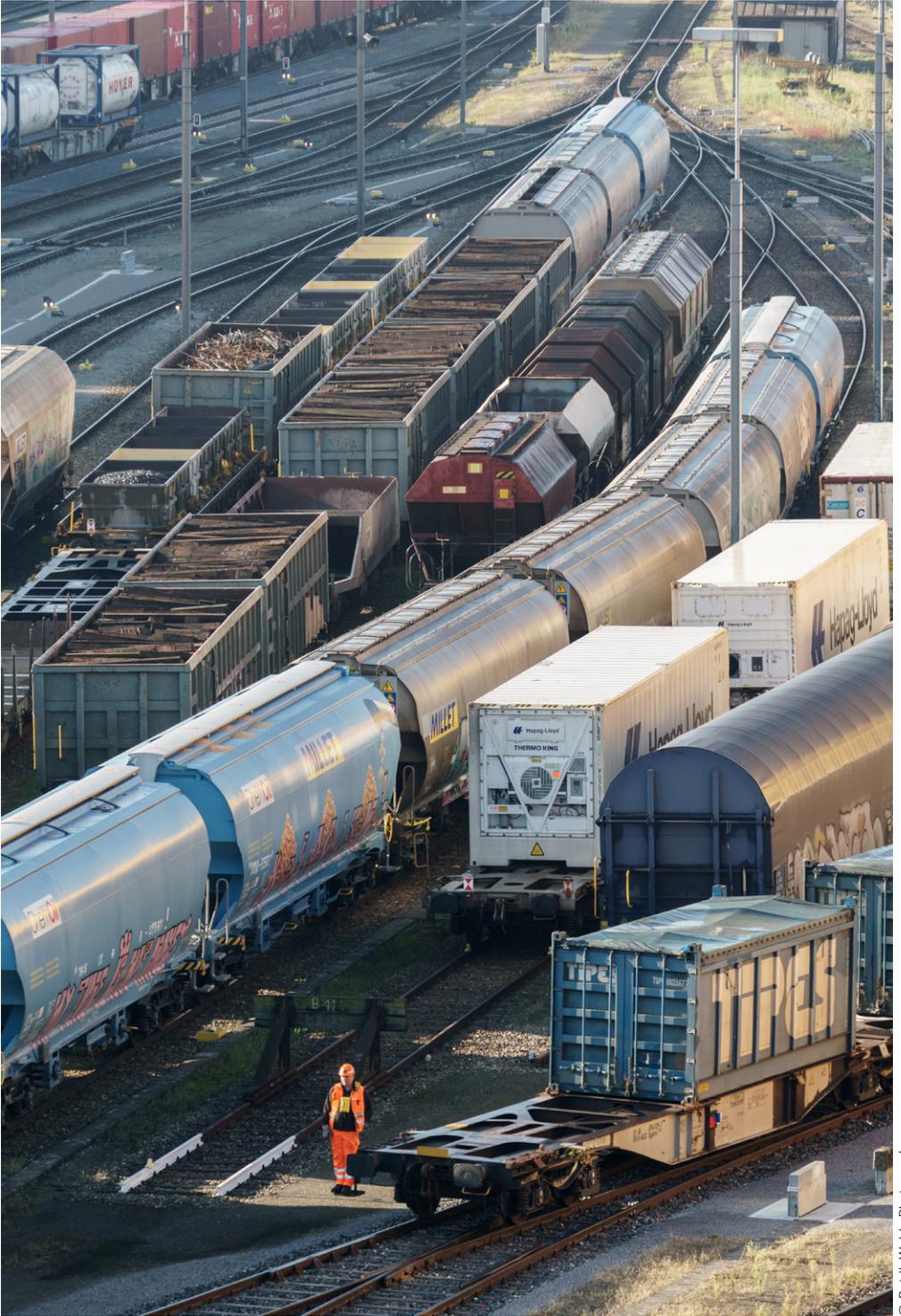
Copyright des photos en couverture

©BLS Cargo SA/Markus Seeger; ©Patrik Walde Photography;

©RhB/Andrea Badrutt; ©CFF/Perrenoud Guy; ©railCare SA

Sommaire

Introduction	5
1 L'importance du trafic marchandises ferroviaire	7
2 Défis du trafic marchandises ferroviaire	13
3 Objectifs et mesures	15
Annexe: Le rôle de l'UTP	21



Introduction

Le trafic marchandises ferroviaire est un pilier de l'économie, de la société et de la protection de l'environnement en Suisse. Afin qu'il puisse développer ses forces et rester un maillon important de la chaîne logistique de ses clients, en tant que partenaire fiable et possédant un excellent réseau, l'Union des transports publics (UTP) a élaboré la présente stratégie au nom de la branche.

À l'échelle mondiale, la Suisse bénéficie de l'une des densités de trains les plus élevées par voie. Pourtant, les participants au trafic et la population oublient souvent que le trafic voyageurs n'est pas le seul acteur du trafic ferroviaire, mais que le trafic marchandises joue également un rôle prépondérant en la matière. En effet, ce dernier assure l'approvisionnement en marchandises dans toutes les régions du pays, garantit le commerce national et international, livre les biens de production demandés aux entreprises et fournit des biens de consommation à la population. Tout comme la navigation intérieure, le trafic par rail est en outre le moyen de transport le plus écologique qui soit, et celui qui cause le moins d'accidents. Il contribue considérablement au bien-être économique de la Suisse grâce à des professions attractives et des conditions de travail équitables.

Le trafic marchandises ferroviaire fait cependant face à des défis majeurs. L'industrie suisse et, par conséquent, le marché du transport des marchandises sont en pleine mutation. Les marchandises lourdes destinées à l'industrie traditionnelle ont été concentrées et mises en commun en des points bien définis, alors que l'industrie hautement technologique a besoin de flux de marchandises légers et individualisés. Parallèlement, les clients exigent toujours plus du commerce en ligne et souhaitent être livrés le jour même (offres *same day delivery*). Enfin, le trafic marchandises ferroviaire se voit confronté à la compétitivité croissante de la route, qui bénéficie de coûts réduits grâce à l'automatisation progressive.

Tous ces changements créent des exigences de plus en plus élevées dans la logistique et l'efficacité de la production du trafic marchandises ferroviaire. La croissance démographique, la demande en hausse de livraisons

plus petites mais plus rapides et l'augmentation du trafic qui en résulte conduisent à un besoin en sillons accru, ce qui accentue les lacunes de l'infrastructure et les goulets d'étranglements.

Sur le plan international, le trafic marchandises connaît certes toujours principalement un besoin en transports regroupés sur de longues distances, mais les entreprises du rail sont confrontées à des conditions-cadres inégales et à une automatisation et une numérisation croissantes. De plus, l'absence d'interopérabilité entrave encore davantage leur compétitivité face à la route.

Ces défis posés au trafic marchandises ferroviaire intérieur et extérieur ne pourront être relevés que par des solutions innovantes qui permettront des systèmes ne s'arrêtant pas aux modes de transport, mais reliés numériquement et interopérables.

Avec la loi sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes et la loi sur le transport de marchandises sur le réseau ferré national, les premières mesures ont été prises pour améliorer les conditions-cadres du trafic marchandises ferroviaire. L'UTP salue ces mesures, mais constate qu'elles ne suffisent pas pour relever les défis esquissés ci-dessus, ni pour augmenter la part du rail dans la répartition modale. À ces fins et en vue de souligner les forces du trafic marchandises ferroviaire pour les acteurs économiques, politiques et le grand public, l'UTP a formulé, dans la présente brochure, des objectifs et les mesures à prendre pour y parvenir.



N. Schmassmann
Président de l'UTP



H.-P. Hadorn
Président de la commission
Trafic marchandises

1 L'importance du trafic marchandises ferroviaire

À l'aune de tous les modes de transport, les prestations de transport du trafic marchandises ont fortement crû ces dernières années. En 2016, la prestation totale suisse s'est montée à 27,8 milliards de tonnes-kilomètres. Cela représente une augmentation de tout juste 20 % par rapport à l'année 2000 et de plus de 90 % par rapport à 1980. Cette croissance a lieu principalement sur la route, comme l'illustre la figure 1. Si la part du trafic marchandises par rail atteignait encore 53 % en 1980, elle fluctue entre 36 et 42 % depuis le changement de millénaire. En comparaison avec les vingt-huit États-membres de l'Union européenne (UE), cette valeur constitue pourtant toujours un record. En effet, la part du trafic marchandises ferroviaire dans le trafic terrestre n'a pas dépassé les 20 % ces dernières années dans l'UE (source: OFT).

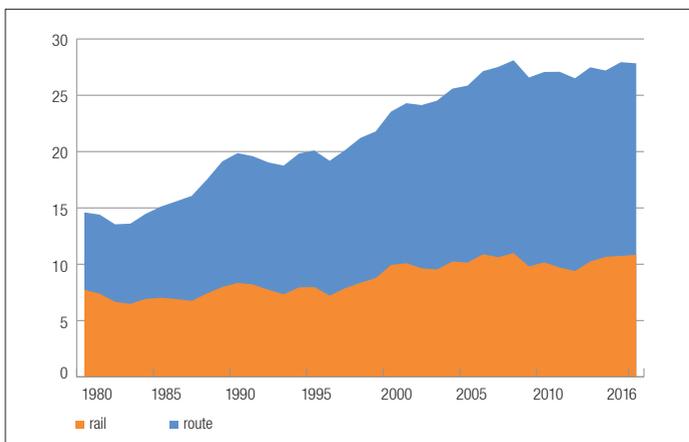


Figure 1 Parts de la route et du rail dans les prestations de transport du trafic marchandises suisse en milliards de tonnes-kilomètres (source: OFS)

L'importance significative du trafic marchandises ferroviaire est particulièrement marquée dans le [trafic marchandises qui transite à travers les Alpes](#) (figure 2). Considérant les tonnes transportées par année, la part du marché qu'occupe le rail se situe entre 63 et 71 % depuis 2010. Comme en témoigne la figure 3, la Suisse est donc le chef de file européen.

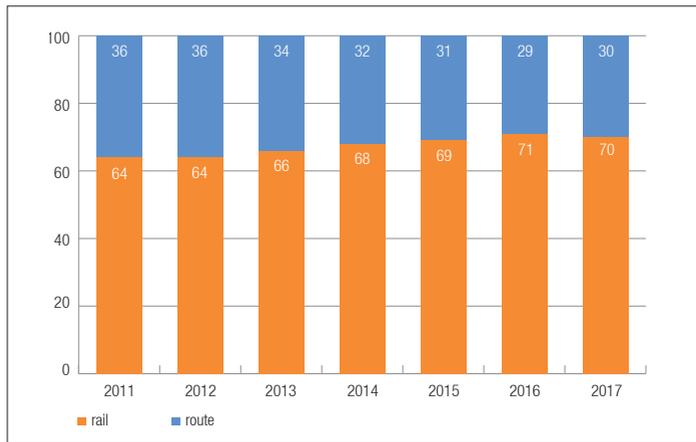


Figure 2 Répartition modale dans le trafic marchandises transalpin, en pour-cent (source: OFT)

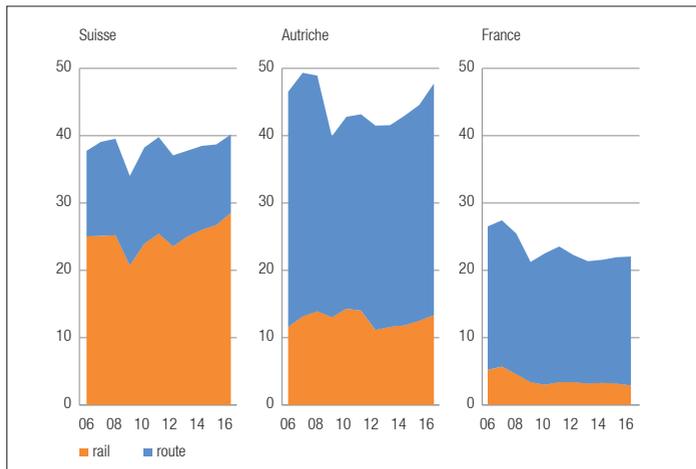


Figure 3 Répartition modale dans le trafic marchandises transalpin, en millions de tonnes (source: OFS)

De par son réseau de voies de raccordement et d'installations publiques de chargement le plus dense d'Europe, le [trafic intérieur suisse](#) dispose d'une bonne base logistique pour livrer des marchandises par rail aux quatre coins du pays. Grandement présents dans les Alpes et en campagne, les chemins de fer à voie métrique y contribuent également fortement. Or, malgré cela, le trafic marchandises ferroviaire accuse une baisse continue depuis 2010. À l'heure actuelle, le rail représente un peu plus du quart du trafic intérieur, d'importation et d'exportation.



Si l'on observe uniquement le **trafic d'importation et d'exportation**, on constate clairement qu'outre la route et le rail, la navigation sur le Rhin joue un rôle certain. La figure 4 montre que, depuis 2010, plus de six millions de tonnes de marchandises franchissent chaque année la frontière suisse sur les bateaux du Rhin, ce qui correspond à environ 10 % de l'ensemble du trafic d'importation et d'exportation. Plus de 60 % de ces marchandises continuent ensuite leur parcours «sur la terre ferme» avec les chemins de fer.

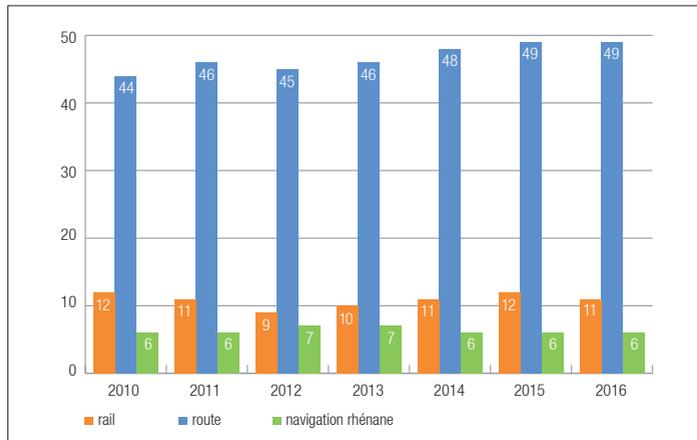


Figure 4 Part de la navigation rhénane dans le trafic marchandises d'importation et d'exportation, en millions de tonnes (source: OFS)

D'une part, les chiffres mettent en lumière les points positifs de chacun des modes de transport. Une distribution fine des marchandises n'est souvent possible que par la route; en revanche, le rail possède des avantages indéniables sur les parcours moyens et longs. D'autre part, les chiffres illustrent la mise en œuvre au moins partielle de la politique de transfert du trafic marchandises de transit (se fondant sur l'initiative des Alpes de 1994), mais aussi les difficultés du marché en ce qui concerne le trafic intérieur suisse, dont le trafic par wagons complets.

Le trafic marchandises par rail et voie fluviale est d'une importance capitale non seulement parce qu'il apporte beaucoup à l'économie, mais aussi car il présente un très bon bilan énergétique: les trains et les bateaux engendrent jusqu'à vingt fois moins de CO₂ et nécessitent jusqu'à six fois moins d'énergie que les camions (source: LITRA).

À l'avenir, le trafic marchandises gagnera en importance sur le rail. Les scénarios d'évolution de l'ensemble du trafic marchandises d'ici 2040, présentés par la Confédération (ARE), prévoient une hausse de plus de 37 % par rapport à 2010. Celle-ci ne pourra être supportée que si une large proportion du trafic marchandises intérieur et transfrontalier passe par le rail, préservant ainsi la route et la société de bouchons, d'accidents et de dommages à l'environnement.



2 Défis du trafic marchandises ferroviaire

Le trafic marchandises est touché par des mutations profondes dans différents domaines, ce qui place les entreprises face à de grands défis:

Évolution territoriale: Avec la croissance démographique, l'espace à disposition ne cesse de diminuer, rendant toujours plus importants des plans logistiques bien pensés (p. ex. en matière d'approvisionnement et d'évacuation des zones habitées). Néanmoins, ceux-là ne peuvent pas s'appuyer sur un concept national impliquant systématiquement le trafic marchandises ferroviaire. En effet, aux points stratégiques centraux, la Suisse ne dispose aujourd'hui ni de surfaces, ni d'installations adaptées au transfert des marchandises de la route au rail.

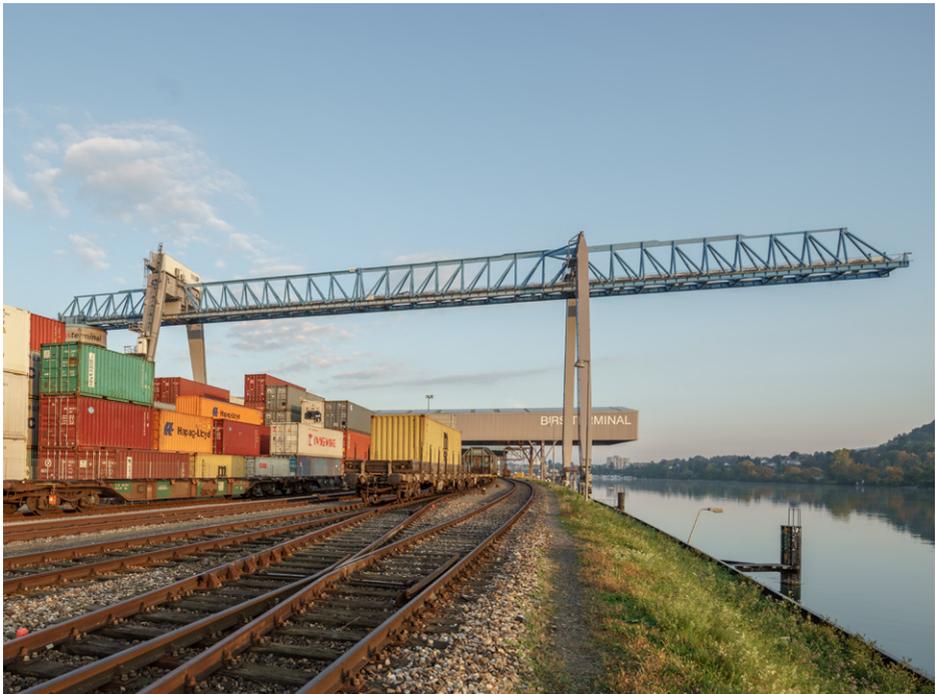
Concurrence: Le marché du trafic marchandises ferroviaire est libéralisé depuis 1999. La concurrence intramodale fait surtout rage à l'égard des trains complets et donc du trafic transalpin. Parallèlement, la route fait preuve d'une compétitivité croissante, soutenant une concurrence intermodale. Cette compétitivité est due principalement aux conditions toujours inégales entre le trafic routier et le trafic ferroviaire, mais l'automatisation prévisible du premier cité et les réductions de coûts consécutives accentueront encore la concurrence.

Augmentation du trafic: L'Office fédéral du développement territorial (ARE) prévoit une augmentation des tonnes-kilomètres de 45 % sur le rail entre 2010 et 2040. Toutefois, l'infrastructure existante atteint déjà ses limites aujourd'hui. Les goulets d'étranglement des trafics marchandises et voyageurs risquent très probablement de se renforcer.

Modification des besoins des clients: Conséquence de la désindustrialisation, le besoin en marchandises lourdes diminue, puisqu'elles sont transportées de manière concentrée et commune jusqu'à des destinations bien définies. À l'inverse, la demande en petits flux individualisés de marchandises enflé. Avec la numérisation et l'individualisation croissantes, les clients escomptent par ailleurs des livraisons ponctuelles (*just in time*) à la fois plus rapides, plus fiables et plus flexibles. Dès lors, les prestations de transport du trafic marchandises et sa logistique doivent répondre à de toujours plus grandes exigences en matière de qualité.

Automatisation: Les nouvelles technologies permettent la numérisation croissante et l'automatisation des processus, ouvrant ainsi la voie à de fortes augmentations de la productivité. Néanmoins, des investissements importants sont nécessaires dans un premier temps afin de développer et d'introduire ces nouvelles technologies.

Interopérabilité: L'interopérabilité déficiente dans la technique et l'organisation, soit dans les directives nationales relatives aux spécifications techniques, les justificatifs de sécurité, les niveaux de langues et les procédures organisationnelles, entravent la chaîne de transport internationale. Par rapport au transport routier, les entreprises du trafic ferroviaire se voient confrontées à des coûts amplement plus élevés.



3 Objectifs et mesures

L'avenir du trafic marchandises ferroviaire est décrit dans [la vision](#) suivante:

Le trafic marchandises ferroviaire est un système de transport fiable et efficace, orienté vers les besoins du marché de l'approvisionnement et permettant aux entreprises du trafic marchandises d'agir pour leur propre compte. Il garantit la livraison de marchandises dans toutes les régions de Suisse et des connexions simples avec l'étranger. La répartition modale évolue en faveur du rail.

Le trafic marchandises ferroviaire engendre des coûts externes minimaux et contribue à la réalisation des objectifs que s'est fixés la Confédération en matière de protection du climat.

Les entreprises du trafic marchandises ferroviaire sont des partenaires dignes de confiance et formant un réseau idéal pour leurs clients. Elles sont tournées vers l'avenir et effectuent des aménagements pour augmenter l'efficacité, réduire leur empreinte environnementale et satisfaire toujours plus rapidement les clients. Des conditions-cadres équitables leur permettent d'être compétitives et autonomes. En proposant des offres axées sur le marché, le trafic marchandises ferroviaire développe son attractivité et sa fiabilité, tout en augmentant les quantités transportées.

Afin de remplir ces objectifs et de bénéficier d'un fil rouge pour les prochaines années, l'UTP a formulé cinq objectifs et défini les mesures pour y parvenir.

1. Des conditions-cadres équitables pour la comodalité et la concurrence

Afin d'exploiter idéalement les forces propres à la route et au rail, l'UTP soutient les efforts pour que ces derniers se complètent de manière judicieuse (comodalité) et pour que soit élaborée une «vue d'ensemble» du trafic marchandises incluant tous les modes de transport. Pour ce faire, il faut bénéficier de conditions-cadres équivalentes, équitables et solides. Ce n'est que de cette manière qu'une collaboration d'égal à égal et une concurrence intermodale saine pourront déployer leurs effets.

Afin d'atteindre cet objectif, l'UTP fixe les [mesures](#) suivantes:

- L'UTP revendique la libéralisation du trafic marchandises ferroviaire et s'engage pour que l'infrastructure et les installations destinées au trafic marchandises soient accessibles sans discrimination. Elle soutient les travaux de conception qui visent un développement du trafic marchandises incluant tous les modes de transport, dans le sens d'une «vue d'ensemble du trafic marchandises».
- L'UTP s'engage en faveur de l'observation des régulateurs routiers existants, notamment la redevance sur le trafic des poids lourds, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les camions telle que valable actuellement, les limites de poids et l'interdiction du cabotage.
- L'UTP s'engage pour que tout le secteur du trafic marchandises suisse observe et mette en œuvre les standards sécuritaires et sociaux en vigueur.

2. Un aménagement du territoire qui intègre activement le trafic marchandises ferroviaire

Le fait que de moins en moins d'espace soit disponible complique le maintien et l'aménagement approprié des installations nécessaires au trafic marchandises ferroviaire et donc la garantie d'un approvisionnement en marchandises par le rail. Afin que le trafic marchandises ferroviaire puisse conserver et renforcer son rôle de pilier soutenant l'économie suisse, l'UTP s'engage pour que le besoin d'espace soit intégré à temps dans la planification territoriale. Elle demande, en particulier dans les espaces urbains, des conditions pour la mise en commun de points logistiques disposant de terminaux multimodaux modernes.

À cette fin, l'UTP a défini les **mesures** suivantes:

- L'UTP travaille dans des groupes de travail chargés de la planification territoriale afin de garantir l'intégration dans les temps de l'espace dont ont besoin les installations du trafic marchandises ferroviaire.
- L'UTP promeut les investissements de la Confédération ciblés sur les objectifs et s'engage de ce fait, au sein du «groupe d'accompagnement Trafic marchandises ferroviaire» de l'Office fédéral des transports (OFT), en faveur d'une planification idéale et d'un financement suffisant pour aménager et construire des installations (de chargement) adaptées. Elle s'engage en particulier pour que les installations puissent être exploitées de manière autonome.
- L'UTP s'engage pour un approvisionnement en marchandises optimal sur l'ensemble du réseau ferroviaire suisse et soutient le développement de nouvelles offres sur le rail.

3. Une infrastructure ferroviaire qui permette une orientation-clients

L'UTP s'engage pour des conditions-cadres servant de base idéale aux entreprises du trafic marchandises ferroviaire pour satisfaire aussi bien les besoins actuels que futurs des clients. Sans ces conditions, les entreprises ne pourront pas faire face à une concurrence équitable.

Les **mesures** de l'UTP sont les suivantes:

- L'UTP s'engage, dans le cadre de l'Étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, pour que les besoins du trafic marchandises ferroviaire soient satisfaits dans le même ordre de priorité que ceux du trafic voyageurs.
- L'UTP soutient la création de plans et de concepts d'utilisation du réseau garantissant les sillons du trafic marchandises ferroviaire qualitativement et quantitativement.
- L'UTP soutient l'optimisation du système de sillons et s'engage pour (1) une gestion des sillons plus flexible qui permette une commande des sillons à court terme dans le cadre des sillons systématisés et (2) un prix du sillon qui prenne en compte la qualité offerte.



4. Une reconnaissance anticipée du potentiel des nouvelles technologies et une mise en œuvre à court terme

L'automatisation et la numérisation embrassent aussi le trafic marchandises ferroviaire. L'UTP s'engage pour que les potentiels qui en résultent soient reconnus suffisamment tôt et qu'ils puissent être mis en œuvre facilement, en vue d'augmenter l'efficacité de tout le système, de satisfaire pleinement les besoins des clients et d'améliorer constamment le bilan énergétique du trafic marchandises sur rail.

Pour ce faire, l'UTP a défini les [mesures](#) suivantes:

- L'UTP soutient ses membres lors de l'évaluation des bases, des travaux et des potentiels internes et externes à la branche relatifs à la numérisation et à l'automatisation. En outre, elle organise des plateformes destinées à l'échange de connaissances et d'expériences.
- Après avoir concerté les entreprises, l'UTP soutient la mise en œuvre des meilleures solutions de la branche et s'engage en faveur de procédures d'autorisation innovantes censées promouvoir notamment des solutions aux problèmes pratiques existants.
- À l'égard du (co)financement des innovations technologiques, l'UTP coordonne les demandes de la branche et les possibilités offertes par la Confédération.



5. Une simplification du trafic marchandises ferroviaire transfrontalier

L'UTP s'engage en faveur d'un trafic marchandises ferroviaire international efficace et compétitif. Elle assure l'échange de connaissances et d'expériences avec les associations partenaires et les soutient dans le contact avec le monde politique et le grand public, en particulier à l'égard de l'objectif du transfert modal du trafic marchandises transalpin, plafonné annuellement à 650 000 trajets en camion.

Pour ce faire, l'UTP fixe les **mesures** suivantes:

- L'UTP s'engage pour un développement systématique et une mise en œuvre rapide d'une interopérabilité technique, organisationnelle et régulatrice orientée vers le marché (par exemple la mise en œuvre à l'échelle européenne du European Train Control System (ETCS) et une simplification des exigences linguistiques).
- L'UTP sensibilise les autorités et les associations partenaires à l'utilité et aux exigences des procédures douanières électroniques, favorables aux transports.
- L'UTP s'engage en faveur de possibilités de transports fiables sur le réseau ferré. Concrètement, elle soutient un aménagement à court terme des lignes d'accès étrangères pour les trains d'une longueur de 740 mètres, d'une hauteur de 4 mètres et de plus de 2000 tonnes, ainsi qu'un horaire et des intervalles de construction coordonnés des deux côtés de la frontière. Elle s'allie avec des associations partenaires aux niveaux national et international afin de définir d'autres mesures servant à assurer des parcours internationaux destinés au trafic marchandises suffisants et redondants, pour les situations normales comme en cas de perturbation.

Les objectifs et les mesures susmentionnés servent de références pour les actions que l'UTP mènera dans les prochaines années en vue d'assurer les conditions-cadres nécessaires au succès du trafic marchandises tourné vers l'avenir et de faire évoluer la répartition modale en faveur du rail.

Le rôle de l'UTP

Le trafic marchandises ferroviaire représente un aspect fondamental de la stratégie globale de l'Union des transports publics. Au vu des évolutions prévues du territoire, de la société, de la mobilité et de l'environnement, le rôle prépondérant du trafic marchandises ferroviaire est indéniable aujourd'hui comme demain. Pour cette raison, l'UTP s'engage en faveur de conditions-cadres qui mettent en lumière et renforcent les avantages considérables du trafic marchandises ferroviaire et qui assurent son indispensable développement. Elle contribue activement à la garantie de conditions-cadres orientées sur le marché et économiquement intelligentes, qui permettront aux entreprises de pouvoir offrir leurs produits au sein d'une concurrence équitable. Pour ce faire, l'UTP coordonne les besoins de ses membres du trafic marchandises ferroviaire et représente les positions consolidées de la branche vis-à-vis de partenaires, du public et des acteurs politiques et économiques. Elle assure à tous les participants du trafic marchandises ferroviaire une coordination professionnelle et soutient les entreprises de transport dans les projets visant précisément des solutions aux défis du système du trafic marchandises ferroviaire.

Au sein de l'UTP, la commission Trafic marchandises (CTM) traite des thèmes spécifiques au transport de marchandises. Par exemple, elle discute de questions portant sur l'utilisation de l'infrastructure ou encore sur la garantie de la qualité et son amélioration. Les membres de la CTM proviennent de différentes entreprises. Ils représentent le trafic marchandises dans les secteurs à voie normale et métrique et aussi bien sur le plan national qu'international. Une vue extérieure est garantie par les discussions importantes menées avec les membres invités issus de différents domaines, tels que le marché du chargement, la planification cantonale du trafic et la surveillance (OFT). Le président de la commission veille à ce que les demandes du comité de l'UTP soient observées dans les discussions stratégiques.

Commission Trafic marchandises

Membres (entreprises)	Membres invités
Hafenbahn Schweiz AG (direction)	Section Trafic marchandises de l'OFT
CFF Cargo	Sillon Suisse SA
CJ	VAP
RhB	Service spécialisé TP du canton des Grisons
MBC	Relations internationales BLS Cargo SA
BLS Cargo SA	Hupac
railCare SA	

Figure 5 Composition de la commission Trafic marchandises (état en septembre 2017)





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

info@utp.ch

www.utp.ch