

L'avenir du trafic marchandises ferroviaire

Position de l'UTP sur le trafic à travers les Alpes
et sur la desserte du territoire

Janvier 2012



Sommaire

Editorial	3
Les exigences de l'UTP d'un seul coup d'œil	4
I. Principes de l'UTP concernant le trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes	6
Contexte politique	6
Situation dans le trafic de transit à travers les Alpes	7
Principes de l'UTP concernant l'avenir du trafic marchandises à travers les Alpes	12
II. Principes de l'UTP concernant le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire	14
Contexte politique	14
Situation sur le marché du trafic marchandises	15
Principes de l'UTP concernant le futur du trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire	21

Pour les personnes extérieures, le trafic marchandises ferroviaire présente trois caractéristiques, plutôt problématiques. Premièrement, il est méconnu de l'usager des transports ordinaire. Même de celui pour qui les transports publics n'ont pratiquement aucun secret. Deuxièmement, fait atypique pour les transports publics en Suisse, il est soumis depuis dix ans à une concurrence féroce. Il faut en effet sans cesse lutter pour le maintien d'une réelle collaboration entre les chemins de fer concurrents. Troisièmement, le trafic marchandises ferroviaire est plutôt perçu comme un intrus sur le réseau: il trouble la quiétude des quartiers d'habitation, bien que de moins en moins bruyant, et restreint les capacités du transport voyageurs sur un réseau ferroviaire extrêmement dense.

Malgré cette image, presque tous gardent l'espoir de voir augmenter la part du trafic marchandises sur le rail, également en trafic intérieur. A des fins de développement durable d'une part, mais aussi pour libérer la route des bouchons en faveur du trafic individuel. Aussi, tous souhaitent que le transfert du trafic transalpin ancré dans la Constitution ait lieu le plus tôt possible.

Quelle est donc la réponse des entreprises de transport de marchandises ferroviaire, des CFF à Crossrail, en passant par le BLS, des Chemins de fer rhétiques aux chemins de fer portuaires bâlois, à l'adresse des milieux politiques s'affairant à trouver des solutions? Comment le transfert du trafic transalpin, incroyablement compliqué, peut-il être réalisé alors qu'en Allemagne, des méga-camions s'aventurent jusqu'aux frontières de la Suisse? Et comment peut-on augmenter la part du trafic marchandises intérieur sur le rail, alors que le trafic par wagons complets isolés affiche toujours des chiffres rouges chez CFF Cargo?

Dans un processus délicat, mais entièrement réussi, les entreprises de chemin de fer concurrentes et l'UTP se sont réunies pour définir des perspectives.

Je suis convaincu que le trafic marchandises ferroviaire, hautement efficace sur le plan énergétique, a un avenir. C'est pourquoi je suis heureux que nous soyons parvenus à formuler des exigences claires pour le trafic marchandises ferroviaire, qu'il s'agisse du trafic de transit ou du transport de marchandises sur tout le territoire.

Les exigences de l'UTP d'un seul coup d'œil

Le trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes:

- Les chemins de fer sont prêts à augmenter encore une fois leur productivité cargo. Et, au moment de l'ouverture du tunnel de base du Gothard, ils seront en mesure, sur le plan technique, de reprendre les quelque 550 000 envois qui doivent encore être transférés. Cependant, les milieux politiques doivent financer le corridor de 4 mètres nécessaire pour les voies d'accès au Gothard. Et ils doivent accorder la même priorité à la ponctualité des trains de marchandises qu'aux trains de voyageurs sur l'axe de transit.
- Le transfert n'est réaliste que si les instruments de gestion du trafic éprouvés que sont l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, la RPLP et la limitation de la longueur des camions continuent à faire effet. A long terme, il est bien probable que l'Europe reprenne la politique de transfert suisse. A court terme, toutefois, elle considère les exigences de la Suisse comme importunes et se dérobe devant la bourse de transit alpin pour laquelle la Suisse doit fermement marchander face aux contradictions de l'UE en matière de trafic.



© BLS

Le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire:

- Le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) des CFF doit être maintenu, car le système fonctionne bien. Il doit cependant s'effectuer de façon encore plus efficace, combinée et novatrice. Le réseau de points de desserte, de loin le plus dense d'Europe, a malheureusement peu d'avenir du point de vue commercial. Pour éviter un démantèlement partiel, la Confédération doit commander du TPWCI et l'indemniser. Cette solution n'est néanmoins pas prioritaire, il s'agit uniquement d'un scénario de repli.
- Tout doit être entrepris afin qu'une éventuelle concentration du TPWCI soit non pas suivie d'une perte, mais d'un gain de trafic par le rail. Des solutions à bon marché dans le trafic combiné peuvent constituer une alternative. Il faut obtenir une baisse sensible du prix du double transbordement route-rail et rail-route. La Confédération doit donner des impulsions par des financements et doit garantir, comme dans le trafic à travers les Alpes, que les conditions-cadres (RPLP, interdiction de circuler la nuit et le dimanche, limitation de la longueur des poids-lourds à 18 mètres) ne se péjorent pas au détriment du rail.



© CFF

I. Principes de l'UTP concernant le trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes

Contexte politique

L'automne dernier, d'importants jalons ont été posés dans le domaine de la politique du transport de marchandises:

- Le rapport sur le transfert (du trafic à travers les Alpes) a été publié fin 2011; le Conseil fédéral y fait part, à l'adresse du Parlement, de la situation actuelle et des prochaines mesures visant à atteindre l'objectif de transfert.
- Le message de la Confédération sur le «corridor de 4 mètres» est attendu cette année. La Confédération y démontrera avec quelles mesures et jusqu'à quand elle est disposée à garantir un profil d'espace libre pour l'accès aux tunnels de base permettant le transport de semi-remorques au Gothard également.
- Du côté des infrastructures, il s'agit de garantir la prise en compte des exigences du trafic marchandises dans les étapes d'aménagement du message relatif à FAIF et dans le message, actuellement en préparation à l'OFT, traitant du «corridor de 4 mètres», afin qu'une évolution à long terme et concurrentielle du trafic marchandises ferroviaire demeure possible.

Ceci présuppose que l'UTP, respectivement ses entreprises qui exploitent du trafic marchandises, se positionnent notamment quant au rapport sur le transfert et au message sur FAIF, et participent aux débats politiques.

Situation dans le trafic de transit à travers les Alpes

1. Grande part de marché du rail dans le trafic de transit à travers les Alpes

Le rail représente en Suisse environ 60 % de part de marché dans le trafic marchandises transalpin, une part très élevée en comparaison européenne. Pour les passages alpins autrichiens, elle est de 30 %, et de 10 % seulement en France.

Le transport est réparti sur deux axes, le Gothard et Lötschberg-Simplon, et les tronçons d'accès sont ainsi chargés relativement équitablement. Les raisons de cette répartition modale résident dans une régulation relativement favorable aux chemins de fer, avec une redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP), l'interdiction de circuler la nuit et l'encouragement des investissements pour les terminaux du trafic combiné. De plus, le trafic combiné à travers les Alpes est soutenu par d'importantes indemnités d'exploitation, qui échoient cependant en 2018.

Entre 2010 et 2030, la Confédération prévoit une croissance de 85 % pour le trafic marchandises ferroviaire, et de 35 % pour la route (scénario de base).

2. Efficacité de la concurrence sur le rail

L'ouverture rapide et conséquente du marché du trafic marchandises ferroviaire suisse déploie ses effets. Elle a entraîné ces dix dernières années de sensibles gains d'efficacité et une judicieuse amélioration de la qualité dans le trafic marchandises ferroviaire transalpin. Entre 2005 et 2009, CFF Cargo est parvenu à améliorer sa productivité d'environ 8 % par année en moyenne, et la ponctualité a augmenté de 10 % dans le même laps de temps. Cependant, l'ouverture du marché, effectuée rapidement et pas de manière optimale dans tous les secteurs, a également eu des effets négatifs. Des ETF liées au système ont ainsi subi d'importantes pertes, et de nombreuses marges ont diminué.

L'axe nord-sud à travers la Suisse est aujourd'hui considéré comme un exemple en Europe pour la concurrence intramodale sur le rail. CFF Cargo a perdu plus de 50 % de parts de marché dans le trafic transalpin par

rapport à 1999. Pour la première moitié de 2011, CFF Cargo détient une part de marché de 44 %, suivi à la deuxième place par BLS Cargo (42 %) et Crossrail (10 %). TXLogistik et Rail4Chem se partagent les 3 à 4 % restants.

La crise économique et celle de l'euro ont placé la branche du trafic marchandises ferroviaire face à une énorme pression sur les coûts. Les ETF vivent d'un côté une intense concurrence intramodale amenée par la libéralisation souhaitée et qui a entraîné une baisse du prix des prestations de transport. D'un autre côté, des monopoles ou des oligopoles subsistent du côté de fournisseurs, tels que les fournisseurs d'infrastructure ou les fabricants de locomotives.

3. Conditions de production exigeantes sur les axes internationaux

Sur un réseau ferroviaire suisse surchargé, les conditions de production sont de plus en plus difficiles. Du fait des capacités réduites en matière de sillons et de l'ordre de priorité en vigueur sur le réseau ferroviaire, les sillons de trafic marchandises sont de plus en plus perturbés par des arrêts et des temps d'attente forcés pour laisser la priorité au trafic voyageurs. Ceci empêche ou complique non seulement le lancement de nouvelles offres, mais influence également négativement la qualité et la productivité du trafic marchandises ferroviaire international.

Dans le même temps, les paramètres non unifiés pour les trains le long des axes entiers, de même que le manque d'interopérabilité, empêchent de nouvelles augmentations de la productivité. Parmi ces paramètres figurent entre autres des limites unifiées, non réalisées, pour le poids et la longueur des trains, l'application différente des certificats de sécurité, les différences techniques dans les infrastructures (par exemple le non respect de prescriptions concernant ECTS dans les régions limitrophes) ou les obstacles administratifs dans les formalités douanières.

4. Adaptations entrepreneuriales continues et potentiels d'avenir

Les acteurs-clés du trafic transalpin à travers la Suisse augmentent continuellement leur productivité et leur efficacité, développent leurs prestations en fonction de la demande et en collaboration avec des prestataires complémentaires, conçoivent et utilisent des innovations.

-
- **CFF Cargo SA:** dans le cadre d'une stratégie internationale, CFF Cargo a été la première entreprise de chemin de fer à mettre en place une production d'un seul tenant d'Allemagne vers l'Italie du nord, à travers la Suisse. Au début de l'année, l'entreprise a externalisé le trafic international dans une filiale, CFF Cargo International. La nouvelle société est axée sur le trafic combiné et par trains complets dans le trafic à travers les Alpes. L'offre va des ports de la mer du Nord et de la Ruhr à l'Italie du nord et comprend également des transports d'importation et d'exportation.
 - **BLS Cargo SA:** depuis 2001, BLS Cargo applique une stratégie visant à proposer des solutions axées sur la clientèle et flexibles pour le trafic transalpin. Cette stratégie est soutenue par un actionnariat international auquel participent DB Schenker et Ambrogio, ainsi que par un étroit partenariat avec DB Schenker et d'autres entreprises pour la réalisation d'offres continues. Les Re 486 et les machinistes formés pour cette locomotive garantissent un engagement simple en Allemagne et en Italie. En outre, les coûts fixes sont consciencieusement maintenus à un bas niveau grâce à un modèle d'entreprise flexible et bien proportionné.
 - **Crossrail SA:** L'entreprise suisse Crossrail est l'une des plus grandes entreprises privées de transport ferroviaire de marchandises en Europe, ce qui lui permet de proposer à ses clients des prestations de transport de Belgique en Italie. Avec des autorisations d'accès au réseau dans six pays, peu de charges d'administration et une forte orientation sur les besoins de la clientèle, des solutions efficaces et novatrices sont possibles dans le trafic marchandises international. Affichant une croissance continue, même durant la crise de 2009, Crossrail contribue fortement au transfert de la route au rail.

5. Défis dans le trafic de transit à travers les Alpes

Deux tendances différentes sont constatées au niveau international dans le contexte du transfert du trafic marchandises transalpin. **En soutien** aux efforts de la Suisse, il convient d'accorder du poids aux points suivants:

- L'UE définit des corridors de trafic marchandises ferroviaire sur lesquels elle souhaite renforcer le rôle du trafic marchandises par rapport au trafic voyageurs. De plus, ces corridors doivent être équipés au

plus vite d'une technique de guidage compatible et d'infrastructures performantes.

- Le péage pour les poids lourds, qui équivaut le plus souvent à une variante adoucie de la RPLP suisse, s'impose dans toujours plus de pays et facilite le transfert.
- Le Livre blanc 2011 de l'UE prévoit, comme la Suisse, un transfert du trafic, qui toutefois présuppose des mesures qui n'ont pas encore été décidées. Le trafic à travers les Alpes se place face à une série de défis.

La Suisse et ses ETF marchandises subissent les effets **négatifs** des évolutions suivantes:

- Les accès nord et sud des tronçons suisses destinés au trafic à travers les Alpes ne sont pas encore assurés avec les capacités suffisantes pour la fin de la décennie, lorsque le tunnel de base du Gothard sera ouvert. Des variantes bon marché d'aménagement des infrastructures sont possibles au sud, par exemple avec des mesures ponctuelles sur la ligne de Luino.
- La réduction massive des points de desserte de TPWCI sur le réseau italien, de 700 points de desserte à 24 stations de chargement, et l'importante réduction sur le réseau français pourraient mener à un transfert inversé du trafic marchandises vers la route. L'alliance de TPWCI européenne X-Rail, avec entre autres DB et CFF Cargo, ne pourra pas entièrement combler ce trou.
- Les avantages de l'accélération du trafic par les tunnels de base ont tendance à profiter uniquement au trafic voyageurs. Il convient d'examiner si l'objectif de relier Milan à Zurich en moins de trois heures reste judicieux s'il entraîne une énorme perte de capacités pour le trafic marchandises.

La discussion quant à un second tube routier au Gothard revient à jouer avec le feu. Les chemins de fer sont capables de fournir un transport de remplacement efficace lors de la réparation du tunnel routier. De plus, de nouvelles capacités routières au Gothard augmenteraient en premier lieu les problèmes dans les agglomérations situées le long de l'axe de transit, principalement à Bâle et dans le Mittelland argovien.

- Différents pays encouragent l'introduction de très longs trains routiers (appelés méga-camions), ce qui aurait pour effet d'entraîner un transfert

inversé du fait du bond de productivité du trafic routier. La situation en Allemagne, le pays de transit numéro un en Europe, sera déterminante. Le rapport entre les partisans et les adversaires des méga-camions y est actuellement indécis.

D'autre part, certaines évolutions problématiques affaiblissent le rôle et les revenus des ETF marchandises:

- L'attractivité des conditions-cadres du trafic marchandises routier et la compétitivité des entreprises de transport routier sont toujours si élevées que le chemin de fer ne parvient que lentement à regagner des parts de marché.
- Alors que les objectifs étaient opposés, la libéralisation européenne a entraîné la perte de parts de marché pour les anciens chemins de fer d'Etat. Les marges dans les trains complets, où la concurrence est forte, ont baissé pour toutes les ETF marchandises. En raison des nouvelles conditions-cadres, les revenus de toutes les grandes ETF marchandises sont fragiles. Le principal secteur rentable demeure le trafic de niche.
- Au lieu de baisser, les prix des sillons augmentent et renchérissent le trafic marchandises ferroviaire. En Suisse du moins, les conditions-cadres changent à nouveau au profit de la route.
- La production de trafic marchandises de transit par les ETF suisses demeurera, problématique du moins à moyen terme, du fait des cours de change, aussi longtemps que les recettes seront engrangées en euros et que les coûts (ou la plupart) s'exprimeront en francs suisses. D'amples changements des cours de change compliquent de plus la planification et l'évolution des entreprises sur le long terme.
- Les indemnités d'exploitation dans le trafic alpin sont versées aux opérateurs et non aux ETF. La marge de manœuvre est ainsi nulle pour les entreprises de trafic marchandises, dont le refinancement est fortement mis en danger.
- Selon toute vraisemblance, les prix de l'énergie vont augmenter. Du fait de l'efficacité déjà très élevée dans la traction des trains marchandises, la hausse du prix du courant ne pourra pas être compensée par des augmentations de l'efficacité.

-
- Les dispositions concernant la sécurité ou l'interopérabilité, avec les audits et certifications qu'elles entraînent, ont augmenté les coûts pour les ETF. La tendance se poursuit. Dans le même temps, l'interopérabilité n'est toujours pas garantie partout.

Principes de l'UTP concernant l'avenir du trafic marchandises à travers les Alpes

Ce contexte entraîne, pour le transfert du trafic marchandises de transit, les principes suivants:

1. Les entreprises de trafic marchandises ferroviaire sont dans l'ensemble capables d'absorber d'ici 2019 le volume de marchandises devant être transféré selon l'article sur la protection des Alpes, aux conditions suivantes:
 - a) Les sillons prévus pour le trafic marchandises dans les tunnels de base du Gothard (six sillons par heure) et du Lötschberg (trois sillons par heure) doivent être assurés dans la planification annuelle et à long terme dans les plans d'utilisation du réseau.
 - b) Après la réforme de 2013, les prix des sillons ne doivent pas subir de nouvelle augmentation et devenir encore plus prohibitifs.
 - c) Les accès nord et sud aux infrastructures suisses à travers les Alpes doivent être garantis.
 - d) En raison des aménagements coûteux de l'infrastructure et des capacités réduites, des réflexions quant à la productivité et des quantités transportables, la priorité doit être donnée au trafic combiné, et notamment au TC maritime.
 - e) Le corridor de 4 mètres du Gothard doit être réalisé à temps pour le transport de conteneurs et de semi-remorques.
2. Les chemins de fer sont prêts à augmenter la productivité dans la mesure requise, au niveau entrepreneurial comme dans l'infrastructure. Les aménagements ferroviaires nécessaires à cette fin sur les tronçons d'accès internationaux, décidés dans des conventions, doivent être exigés par les partenaires étrangers. Des étapes importantes pourraient être réalisées au sud avec des mesures ponctuelles et à des coûts

raisonnables. L'interopérabilité internationale doit être obtenue pour les paramètres d'infrastructure, les prescriptions d'exploitation, les procédures douanières et les règles de priorité. Cette interopérabilité ne doit cependant pas entraîner de nouveaux coûts pour les chemins de fer à travers des processus de certification chers et complexes. Dans les conditions requises, les chemins de fer souhaitent et sont capables d'assumer pas à pas le retrait graduel des indemnisations pour le trafic combiné. L'ouverture en 2016 du tunnel de base du Gothard est un jalon important dans cette stratégie de réduction. Etant donné que d'autres conditions importantes, comme le tunnel de base du Ceneri, les profils d'espace libre dans les tunnels et la possibilité de faire circuler des trains de 750 m de bout en bout sur les axes de transit, ne seront pas réalisées d'ici 2018, la poursuite des indemnisations d'exploitation au-delà de cette date sera certainement nécessaire.

3. La demande en matière de transport de grands conteneurs et de semi-remorques est en constante augmentation. Le corridor de 4 mètres du Gothard doit donc être développé parallèlement à la NLFA du Gothard. Le grutage des semi-remorques doit être garanti au niveau européen. Il ne faut cependant pas oublier que le mode de transport le plus efficace dans le TC est celui de conteneurs, devant celui de semi-remorques et surtout devant les camions complets (chaussée roulante).
4. Pour le transfert, les mesures doivent être équilibrées entre le rail et la route. Le maintien, voire une hausse de la RPLP et le maintien de l'interdiction de circuler de nuit sont capitaux. Les dispositions de sécurité et de durée du travail, bien plus strictes jusqu'ici pour les chemins de fer, doivent être harmonisées entre le rail et la route. Les méga-camions ne sont admissibles ni du point de vue des infrastructures routières, ni de celui du transfert. La bourse du transit alpin doit être réalisée avec les partenaires de l'arc alpin.

II. Principes de l'UTP concernant le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire

Contexte politique

L'automne dernier, d'importants jalons ont été posés dans le domaine de la politique du transport de marchandises:

- Le rapport sur le transfert (du trafic à travers les Alpes) a été publié fin 2011; le Conseil fédéral y fait part, à l'adresse du Parlement, de la situation actuelle et des prochaines mesures visant à atteindre l'objectif de transfert.
- Cette année, le Conseil fédéral souhaite définir la direction à prendre pour la réponse à la motion «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» (CTT_CE 10.3881). Le message sera élaboré sur cette base.
- Du côté des infrastructures, il s'agit de garantir la prise en compte des exigences du trafic marchandises pour les étapes d'aménagement du message relatif à FAIF et dans le message, actuellement en préparation à l'OFT, traitant du «corridor de 4 mètres», afin qu'une évolution à long terme et concurrentielle du trafic marchandises ferroviaire demeure possible.

Ceci présuppose que l'UTP, respectivement ses entreprises qui exploitent du trafic marchandises, se positionnent notamment par rapport à la motion «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» et participent à la préparation du projet et aux débats politiques. Les entreprises de trafic marchandises de l'UTP visent dans ce contexte une transformation entrepreneuriale dans le domaine du trafic marchandises, dont la mise en œuvre nécessite un soutien politique.

Situation sur le marché du trafic marchandises

1. Grande part de marché du rail dans le trafic intérieur

Avec presque 30 %, le rail représente en Suisse une part de marché très élevée en comparaison européenne dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation (la moyenne de l'UE se situe à 18 %). Sur ce chiffre, quasiment les deux tiers sont actuellement réalisés à travers un trafic lié à l'horaire où des wagons isolés et des groupes de wagons sont transportés via des gares de triage dans un système dit «hub and spoke»: le trafic par wagons complets isolés (TPWCI). Les 40 % restants sont réalisés en trafic direct par des trains complets, c'est-à-dire sans triage. Sur cette part, celle du trafic combiné est de 8 %. Sans le trafic lié à l'horaire, la répartition modale du rail en Suisse – hors transit – tomberait à 10 %.

La part élevée du rail est actuellement réalisée malgré le fait que la Suisse, par sa géographie et la structure de son économie, ne présente pas des conditions idéales pour le rail. Les facteurs de ce succès résident dans une régulation favorable au rail et dans l'existence d'un réseau de voies de raccordement sans égal. La Confédération soutient directement le trafic ferroviaire intérieur, d'importation et d'exportation à hauteur de 35 millions de francs par année (TPWCI et TC), ainsi qu'indirectement par d'importantes contributions à l'infrastructure, principalement pour l'exploitation des gares de triage. De plus, la Confédération accorde des aides à l'investissement pour les voies de raccordement, d'un montant de 20 millions de francs par année au maximum. Néanmoins, même ces conditions-cadres n'ont pas pu entièrement combler les manques structurels, si bien que ces dernières années, le responsable du système TPWCI a subi d'importantes pertes.

2. Intégration étroite à la chaîne logistique et déchargement de la route

Le trafic lié à l'horaire sur le rail est étroitement intégré à la chaîne logistique de l'économie suisse, particulièrement dans l'agriculture, l'industrie métallurgique, l'industrie du bois et la chimie, ainsi qu'avec La Poste et des clients grossistes comme Migros et Coop. Entre 15 et 45 % des prestations de transport du trafic lié à l'horaire sont réalisés dans ces domaines. Pour cela, les entreprises de trafic marchandises, leurs clients et la Confédération ont investi d'importants montants dans la logistique ferroviaire.

Ces investissements doivent être pris en compte en cas de modifications apportées au système. Si les solutions de TPWCI ne s'avéraient plus réalisables, des alternatives devraient être proposées.

Le trafic lié à l'horaire décharge aujourd'hui la route à hauteur de trois millions de trajets en camion par année, concentrés sur les axes principaux ouest-est et nord-sud. Le chemin de fer contribue ainsi à une meilleure fluidité du trafic sur le réseau des routes nationales et dans les régions dotées de sites de logistique à fort impact sur le transport. Avec le transfert d'environ trois millions de camions, plus du double des trajets transalpins actuels par poids lourds, le trafic lié à l'horaire, pour autant qu'il s'effectue sur le rail, apporte également une contribution non négligeable à la diminution de la consommation d'énergie et de terrain, ainsi qu'à la protection de l'environnement.

3. Conditions de production exigeantes et capacités réduites en matière de sillons

Les conditions de production, sur un réseau ferroviaire suisse surchargé, sont toujours plus difficiles. Compte tenu de capacités de sillons réduites et de l'ordre de priorité en vigueur sur le réseau ferroviaire, il est de plus en plus difficile d'exploiter efficacement le trafic lié à l'horaire, malgré d'importants efforts de gain d'efficacité de la part de tous les participants. Ceci empêche ou complique non seulement la mise à disposition de nouvelles offres dans tous les modes de transport, mais met également en danger le renforcement du trafic marchandises ferroviaire souhaité par les milieux politiques. Sur un réseau de lignes surchargé, on accorde toujours plus d'importance à la concentration des quantités et à un taux élevé de chargement des trains.

Ces dernières années, les innovations ont principalement été obtenues dans les TI (p. ex. lettre de fret électronique) et dans la technique de manœuvre (p. ex. commande à distance par radio, locomotives hybrides). Cette direction doit être poursuivie avec des développements comme l'accrochage automatique et des techniques de communication intra-train.

Pourtant, les efforts dans ce sens au niveau national uniquement ne sont pas suffisants. Le trafic marchandises ferroviaire européen doit lui aussi augmenter sa productivité à travers des innovations adaptées. Les exi-

gences suisses doivent être présentées de façon judicieuse en commun avec les chemins de fer marchandises européens, et les standards correspondants doivent être présentés au niveau de l'UIC et de l'UE.

4. Adaptations entrepreneuriales continues et potentiels d'avenir

Dans le passé, le trafic marchandises ferroviaire était à la merci d'un effondrement massif du niveau des prix du marché. Après la libéralisation de 1999, appliquée de façon exemplaire par la Suisse pour les entreprises nationales, rapidement et sans préparation, les entreprises de trafic marchandises particulièrement actives sur le marché intramodal étaient celles qui étaient déjà fortement ancrées et qui disposaient de finances solides. Les nouveaux concurrents se sont principalement concentrés sur des transports réguliers par trains complets et des niches lucratives, accessibles avec relativement peu de ressources et d'organisation. Économiquement exigeante, la desserte de tout le territoire demeure la chasse gardée des anciens chemins de fer d'Etat. Dans ce contexte, CFF Cargo notamment a été et se trouve toujours dans une position intermédiaire difficile: l'entreprise est trop petite pour mettre sur pied un réseau continental, mais elle doit, selon la convention de prestations avec la Confédération, garantir la couverture de tout le territoire suisse.

Les acteurs-clés du trafic marchandises ferroviaire suisse augmentent continuellement leur productivité et leur efficacité, développent leurs prestations en fonction de la demande et en collaboration avec des prestataires complémentaires, élaborent et utilisent des innovations.

– **CFF Cargo SA:** après l'externalisation du trafic international de l'axe nord-sud dans une filiale au début de l'année, CFF Cargo doit maintenant s'attaquer à l'assainissement du TPWC en Suisse. L'entreprise veut continuer à standardiser les prestations, «polir» les couloirs, introduire une répartition sensée des risques relatifs au taux de chargement avec les clients via la formation des prix et les conditions contractuelles, et garantir et améliorer le raccordement avec les réseaux étrangers. Une attention particulière est portée au bon dimensionnement du réseau de desserte. Pour cela, CFF Cargo a élaboré un paquet de mesures devant permettre une amélioration du résultat de 80 millions de francs d'ici 2013.

En complément au réseau TPWC, CFF Cargo veut mettre sur pied un réseau pour le trafic combiné (TC) et lancera un premier essai pilote l'année prochaine. Afin de pouvoir participer à la croissance du TC international et que celle-ci soit aussi large que possible sur le rail suisse, CFF Cargo prévoit deux gateways performants, Limmattal et Bâle-Nord.

- **RhB Cargo**: le trafic combiné et par wagons complets isolés organisé en régie par les Chemins de fer rhétiques, qui correspond à environ 800 000 tonnes par année, décharge largement les vallées grisonnes du trafic poids lourds. C'est principalement dans le trafic combiné (TC), qui représente environ 30 % du volume, que les RhB se montrent offensifs, entre autres avec de petits investissements successifs dans l'infrastructure. Ces dernières années, les RhB ont également réussi à obtenir un transfert sensible de la route au rail pour le trafic d'approvisionnement, grâce au performant terminal de TC de Landquart, poussé par des acquisitions propres de transports. Les points de desserte du TPWC sont examinés tous les six mois. Les RhB retravaillent actuellement leur stratégie en matière de trafic marchandises. La Confédération et le canton commandent une petite part de transports de marchandises sur le réseau métrique des Chemins de fer rhétiques.
- **Matterhorn-Gotthard-Bahn**: sur son réseau de lignes, la MGB offre des prestations de transport de marchandises. La majorité de ces transports s'effectue entre Viège et Zermatt. En raison de la nouvelle gare voyageurs de la NLFA à Viège, les anciennes installations de transbordement de marchandises ont dû migrer vers un nouveau site à Viège-Ouest. A compter d'octobre 2011, la MGB a décidé d'initier une coopération avec un «prestataire de logistique globale» (PLG). Ceci permet à la MGB de profiter de synergies sur l'ensemble de la prestation logistique de transport. Les halles à marchandises de Zermatt et le terminal marchandises de Viège, qui doit être construit, seront exploités par le PLG. De même, ce dernier assume le service d'apport du rail et de la route vers le terminal marchandises du Haut-Valais à Viège, l'administration et la répartition fine à Zermatt. La MGB examine actuellement des alternatives aux systèmes courants de transbordement, par exemple le transbordement d'huiles minérales à l'aide de conteneurs.

5. Avenir délicat pour le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire

Dans le trafic marchandises ferroviaire, CFF Cargo travaille également sur la base d'une convention de prestations avec la Confédération. Celle-ci lui donne mandat d'exploiter, en tant que responsable du système, un réseau pour le trafic par wagons complets isolés adapté aux besoins en chargement de l'économie et censé s'autofinancer à moyen terme. Une transformation dans le trafic marchandises sur le territoire est nécessaire, afin d'éliminer les pertes qui surviennent actuellement malgré des progrès opératifs. CFF Cargo est disposé à réaliser cette transformation. Réciproquement, les milieux politiques sont invités à la soutenir avec les conditions-cadres correspondantes.

- A moyen terme, on s'attend à une évolution faible, en proportion, de la demande en TPWCI. Ceci provient d'une part du fait que les entreprises de production de forts volumes se développeront moins en Suisse qu'ailleurs. Les branches traditionnellement tournées vers le rail sont plutôt en recul. Dans la répartition fine, la taille et la périodicité des envois, dans le cadre de la chaîne logistique et de l'optimisation du stockage, seront toujours plus petites et donc moins adaptées au trafic marchandises ferroviaire. D'autre part, de grands dépôts offrant de bonnes chances au trafic marchandises ferroviaire sont attendus en Suisse et dans les régions frontalières des pays voisins. Plutôt que dans le TPWCI, la croissance aura lieu dans le trafic combiné, pour peu que des capacités de transbordement suffisantes et performantes soient développées en Suisse.
- A l'échelle internationale, le TPWCI est parfois en très fort recul. Il est totalement abandonné par l'Italie, partiellement par la France. Seules l'Autriche et l'Allemagne continuent de miser sur le TPWCI dans le cadre de nouveaux programmes d'augmentation de l'efficacité. Les réductions et resserrements dans certains pays voisins ont également des effets en Suisse.
- Pour le trafic d'importation et d'exportation, il manque actuellement des capacités de transbordement suffisantes et performantes pour transporter et répartir efficacement sur le rail en Suisse les torrents de marchandises des ports de la mer du Nord. Pour le trafic en provenance et à destination des ports allemands de la mer du Nord, c'est surtout le transbor-

dement rail-rail dans un terminal gateway qui est nécessaire, alors que le trafic avec les grands ports belges et néerlandais parviennent en Suisse principalement par bateau. Des capacités de transbordement adaptées doivent être réalisées à proximité des ports du Rhin de Bâle.

- Le niveau du prix des prestations de TPWCI est surtout décidé par la route: contrairement au trafic par trains complets, c'est la concurrence directe avec la route qui s'applique ici. Ceci a également été confirmé par la commission de la concurrence de l'UE dans le cadre de l'alliance internationale de TPWCI X-Rail. La demande réagit bien plus à l'élasticité des prix que dans le trafic par trains complets. Une augmentation du prix du transport pour les prestations TPWCI entraîne rapidement une migration du trafic.
- Le trafic lié à l'horaire nécessite la mise à disposition d'un réseau au prix d'investissements à long terme et de coûts fixes élevés. Les risques y relatifs sont actuellement entièrement assumés par les CFF. Même dans l'hypothèse de mesures d'assainissement, ces risques ne sont pas suffisamment couverts par les conditions contractuelles actuelles. Les investissements des clients eux-mêmes concernent les voies de raccordement.
- Les encouragements financiers de l'exploitation ont été nettement réduits par le passé, principalement pour le trafic marchandises ferroviaire conventionnel. Le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire, respectivement le trafic non transalpin, reçoit actuellement des indemnités dont le total représente moins du quart du montant dépensé chaque année pour le TC à travers les Alpes. Pour 2011, cela représentait environ 35 millions de francs répartis approximativement à moitié entre le TC et le TPWCI. Ainsi, le taux par wagon est environ deux fois plus élevé dans le TC que dans le TPWCI. L'indemnité est organisée de façon dégressive et se termine en 2015. Le réseau de voies de raccordement dessert aujourd'hui certains sites au trafic faible et irrégulier. Les instruments d'aménagement du territoire pour la desserte par le rail de lieux économiques à forte charge de transport ne sont qu'insuffisamment appliqués. Ceci entraîne dans l'ensemble des charges peu adaptées dans le trafic lié à l'horaire.
- Au niveau intramodal également, c'est-à-dire au sein des différents trafics ferroviaires, le trafic lié à l'horaire du TPWCI est en concurrence avec des éléments du TC, du trafic par trains complets et d'offres de

niche innovantes. Certaines marchandises peuvent en effet être transportées de l'une ou de l'autre façon, par train ou par camion. Il faut donc également choisir sur quels modes de transport ferroviaire centrer les investissements ou encourager des innovations pour en faire profiter à long terme la chaîne logistique de l'économie suisse et permettre des profits aux entreprises.

- Le TC se développera plus vite que la moyenne à l'avenir et gagnera en importance à long terme. L'ampleur de la répartition entre le TC et le trafic conventionnel dépend non seulement des concepts d'entreprise et des conditions-cadres politiques, mais aussi des concepts logistiques des entreprises suisses de chargement. Les transporteurs routiers suisses doivent également s'orienter davantage vers des solutions combinées afin que la logistique puisse profiter des chances du TC dans le trafic interne.
- Du fait du niveau élevé des coûts fixes et des importantes exigences structurelles, le trafic lié à l'horaire ne peut pas être exploité uniquement sous la responsabilité des entreprises. Sont également nécessaires une grande confiance des clients dans le trafic lié à l'horaire et un environnement politique fiable, qui garantisse à long terme les conditions structurelles et régulatrices nécessaires.

Principes de l'UTP concernant le futur du trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire

Le trafic marchandises ferroviaire est un maillon de la chaîne logistique de l'économie suisse. Epine dorsale existante, le trafic lié à l'horaire – actuellement clairement déficitaire – doit, selon les exigences politiques de l'UTP, être axé sur l'entrepreneuriat. Les innovations et le potentiel de chaînes de transport intégrales doivent être développés et mis à profit. L'élaboration d'une solution durablement rentable incombe avant tout aux entreprises. Cette solution doit être décidée et appliquée avec les clients. La tâche des milieux politiques est de décider si l'offre du trafic lié à l'horaire doit être complétée et donc commandée, et si les innovations doivent être encouragées. Dans l'optique du message de réponse à la motion «Avenir

du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire», l'UTP en tire les principes suivants:

1. L'UTP et les entreprises de transport souhaitent avoir, à l'avenir également, un [trafic par wagons complets isolés \(TPWCI\) performant en Suisse](#). Des solutions judicieuses au niveau des entreprises pré-supposent une orientation sur les points forts du trafic marchandises ferroviaires, et la liberté d'adapter l'offre et le réseau en conséquence. En font partie la concentration des [gros volumes sur les transports réguliers](#), une exploitation efficace et la flexibilité de réagir rapidement aux évolutions du marché. Concernant la directive sur les points de desserte (environ 500 actuellement), l'UTP considère que l'ordre de grandeur défini par la Confédération pour le subventionnement de l'infrastructure des voies de raccordement est correct. Ils ne peuvent être exploités – avec des exceptions précisément définies – que si 12 000 tonnes ou 720 wagons au minimum y sont transbordés chaque année. Les 250 points de desserte les moins utilisés ne réalisent qu'environ 4 % du total du TPWCI. Le statu quo n'est pas tenable à long terme dans ce domaine. Des paramètres séparés et différenciés doivent être définis pour le domaine de la voie métrique.
2. Les entreprises de transport doivent se préparer pour l'avenir de façon ciblée et [encourager activement les innovations et les nouveaux produits](#). Dans le sens d'une stratégie novatrice, l'UTP exige pour cette raison la mise en place, en complément, d'un réseau de TC en Suisse. Une stratégie nationale de terminaux de TC et de rapides innovations entrepreneuriales et techniques doivent permettre de réduire les prix de transbordement sans en ralentir le rythme et sans faire baisser le seuil d'entrée au rail. Des évolutions comme l'accrochage automatique, la mise à disposition automatique des trains et des moyens de transbordement efficaces font partie de ces innovations. En tant que responsable du système, CFF Cargo doit fixer les standards avec les partenaires concernés, au niveau national et international, et jouer un rôle moteur dans la mise en place de nouveaux réseaux. En complément au réseau à voie normale, le réseau à voie métrique doit être utilisé en suivant les mêmes principes de durabilité, aussi bien dans le TC que dans le TPWCI. L'approbation des valeurs de référence et des conditions-cadres d'une stratégie de terminaux TC doit s'effectuer sous la direction de l'OFT.

-
3. L'UTP soutient la [position de responsable du système de CFF Cargo](#) dans le trafic par wagons complets isolés, position nécessaire du fait de la complexité inhérente au système. Le rôle, les tâches et les droits du responsable du système doivent être précisés et fixés de façon contraignante. Selon l'UTP, ces tâches englobent la planification, la conduite, la commercialisation et l'exploitation de l'offre, l'intégration des niveaux de production et la fixation des processus, standards et moyens de production. La voie normale, système central, surtout dans un petit pays comme la Suisse, doit être exploitée par une seule ETF. Le responsable du système ouvre cependant le réseau aux tiers sans discrimination afin d'en améliorer la charge et la rentabilité. Une libéralisation du dernier kilomètre est aisément envisageable, même avec de nouveaux modèles d'entreprise mixtes. En complément au réseau à voie normale, le TPWCI existe également sur la voie métrique, principalement chez les Chemins de fer rhétiques. Lors de la détermination du réseau de TPWCI à voie normale, les chaînes de transport en provenance et à destination du réseau à voie métrique et les particularités régionales qui en découlent doivent être prises en considération.
 4. Pour l'UTP, la desserte ciblée du territoire par le trafic marchandises ferroviaire est aussi importante que le [transfert du trafic sur tout le territoire](#). L'UTP met tout en œuvre pour que le TPWCI existe toujours dans 20 ans. Plusieurs solutions sont possibles quant aux détails de la manière de garantir le TPWCI et la poursuite du transfert. De l'avis de l'UTP, si les milieux politiques devaient considérer judicieuses des prestations complémentaires à l'offre des entreprises, celles-ci devraient être commandées auprès du responsable du système. Dans de tels cas, les prestations commandées devraient être clairement définies, et les coûts supplémentaires en découlant indemnisés de façon cohérente et dans le respect de la concurrence. Il faudrait appliquer les mêmes règles si le maintien d'un réseau central réduit s'avérait irréalisable sans indemnisation, malgré une exploitation efficace. Les mécanismes correspondants doivent être réglés par ordonnance dans le cadre de la motion sur le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire (mo. 10.3881). Le rôle que les cantons et les communes doivent jouer dans le financement, par exemple sous forme de communautés de vallée, doit encore être défini.

-
5. En commun avec les prestataires routiers et, le cas échéant, avec les ETC concernées, il faut [proposer des alternatives](#) aux clients dans le cas où les quantités et les fréquences ne permettent pas une exploitation rentable. Ces alternatives peuvent consister en des innovations du TC en complément du TPWCI. L'évolution dans les pays voisins montre également que le TC va jouer un plus grand rôle dans la desserte du territoire. Dans ce domaine, la Confédération doit pouvoir faciliter les solutions de transition et les innovations au moyen de paiements en faveur des installations ferroviaires. La confiance des clients dans la logistique ferroviaire doit être protégée là où les clients ont déjà investi. L'objectif de l'UTP et des ETF est d'atteindre le volume de transfert attendu par les milieux politiques dans la desserte du territoire au moyen du TPWCI et du TC, malgré d'importants inconvénients structurels.
 6. La condition d'une orientation entrepreneuriale prospère réside dans la garantie à long terme par le législateur des conditions-cadres structurelles et régulatrices nécessaires. Ceci comprend le [maintien de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche](#) sur la route et de la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) au minimum à son niveau actuel, ainsi que de l'interdiction du cabotage et des limites actuelles de poids et de dimensions.
 7. La qualité et la capacité nécessaires en matière de sillons doivent être garanties à long terme. Ceci implique notamment une [application différenciée de l'ordre de priorité](#), un instrument pour une planification contraignante des sillons et des conditions d'accès au réseau fiables. Sur un réseau suisse surchargé par la mixité du trafic, le trafic marchandises doit être organisé sur des sillons réguliers, planifiables et raisonnablement chargés. De façon analogue à la réglementation de l'UE dans l'ordonnance 913/2010 sur les corridors européens de trafic marchandises, le trafic marchandises sur tout le territoire doit bénéficier de sillons qualitativement comparables à ceux du trafic voyageurs. L'aménagement du territoire et la politique d'implantation doivent être menés de façon conséquente afin d'encourager la concentration des sites industriels et des plateformes logistiques desservies par le rail. Les prix des sillons doivent être examinés en permanence quant à l'éventuelle présence de fausses incitations, par exemple par un prix trop élevé appliqué au trafic marchandises, qui encouragent ou compliquent le transfert visé.

Impressum

Rédaction
Roger Baumann
Hans Kaspar Schiesser

Mise en page/graphisme
Gaby Schärer

Traduction
Bruno Galliker
Sylvie Schneuwly

Impression
Länggass Druck AG, Berne

© Union des transports publics



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