

Service d'information

Nouvelles, rapports, études et commentaires sur le trafic de marchandises

Publication gratuite. Exempliers justificatifs souhaités.

29.03.2010 – Nr. 1

www.cargorail.ch

Contenu

300 entreprises font circuler plus de 3000 wagons de marchandises par jour

Une politique du trafic de marchandises et du transfert du transport de marchandises cohérente et réussie n'est possible que si les quelque 300 entreprises de l'économie privée font transporter plus souvent leurs marchandises directement via des voies de raccordement ou des terminaux avec leurs propres wagons ou des wagons de location. A cet effet, les conditions-cadres dans le domaine de la politique des transports doivent être améliorées, comme par exemple les prix du sillon incitatifs et axés sur la capacité, l'augmentation des sillons et l'amélioration des priorités sur le réseau pour le fret. Les chargeurs avec leurs plus de 1'700 voies de raccordement sont en effet les véritables acteurs du transfert du trafic de la route au rail. Ils paient en fin de compte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et investissent des moyens considérables dans les moyens de traction et les installations. La brochure qui vient de paraître de la série bleu-rouge-blanc de la VAP*, l'association des chargeurs, est consacrée à ces questions et à d'autres dans le domaine du trafic de marchandises ainsi qu'à l'importance du trafic ferroviaire de marchandises.

pages 1 bis 4
Brochure

Transfert du trafic de la route au rail: pas sans les chargeurs

Mettre plus de sillons à la disposition du trafic de marchandises

VAP. Une politique du trafic de marchandises et du transfert du transport de marchandises cohérente et réussie n'est possible que si les quelque 300 entreprises de l'économie privée font transporter plus souvent leurs marchandises directement via des voies de raccordement ou des terminaux avec leurs propres wagons ou des wagons de location. A cet effet, les conditions-cadres dans le domaine de la politique des transports doivent être améliorées, comme par exemple les prix du sillon incitatifs et axés sur la capacité, l'augmentation des sillons et l'amélioration des priorités du fret sur le réseau. Les chargeurs avec leurs plus de 1'700 voies de raccordement sont effet les véritables acteurs du transfert du trafic de la route au rail. Ils paient en fin de compte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et investissent des moyens considérables dans les moyens de traction et les installations. La brochure qui vient de paraître de la série bleu-rouge-blanc de la VAP*, l'association des chargeurs, est consacrée à ces questions et à d'autres dans le domaine du trafic de marchandises ainsi qu'à l'importance du trafic ferroviaire de marchandises.

D'après les statistiques, le trafic ferroviaire de marchandises est estimé en Suisse à 18 % du trafic ferroviaire total. Si l'on y inclut le trafic de transit, il passe à 44 pour cent. Les transports par wagons complets constituent la principale activité du fret ferroviaire en Suisse. Forts des 6–7 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) par an, ils génèrent près des deux tiers des prestations de transport et plus des trois quarts des recettes du fret ferroviaire. Le volume de transport total s'élève à 23 millions de tonnes en trafic domestique, 12 millions de tonnes en trafic import/export et 8 millions de tonnes en trafic de transit. Cela représente quelque 3'250 wagons de marchandises par jour et équivaut à 2,3 millions de trajets de poids lourds par an.

Cette situation est comparable à celle qui prévaut dans les pays voisins. C'est ainsi que la part du chiffre d'affaires générée par les transports conventionnels et par les transports combinés s'est élevée respectivement à 78 % et à 22 % du trafic international de la SNCF en 2007 [source: DVZ, 5.2.2008], à 75 % et à 19 % du trafic global de Railion (reste «autres recettes») [source: rapport de gestion Railion 2006] et à 60 % et à 25 % de Rail Cargo Austria [source: exposé de F. Schmidt, 16.11.2007, Zurich].

A plus long terme, l'ensemble des prestations du trafic de marchandises va continuer à augmenter d'ici 2030 entre 32 % et 78 % selon le scénario et de 54 % dans le scénario de base. D'après les pronostics, cette augmentation est en grande partie due au rail. Dans le scénario de base, elle repré-

sente 85 %, tandis qu'on se base pour le trafic routier sur une augmentation de 35 %. La part de marché du rail augmente donc de presque 8 % et passe ainsi d'environ 39 % à 47 %, ce qui, par rapport à l'évolution passée, signifierait un véritable changement de tendance.

Renforcer le transfert grâce à l'intégration de toutes les formes de trafic ferroviaire de marchandises

La politique suisse menée en matière de transport des marchandises vise à transférer le fret de la route sur le rail. L'article constitutionnel sur la protection des Alpes, la législation régissant le trafic marchandises qui est entrée en vigueur en janvier 2010 et la réforme des chemins de fer constituent la base légale à cet effet.

La brochure de la VAP établit nettement que la loi sur le trafic marchandises, la réforme des chemins de fer, ZEBG et probablement Rail 2030 ne satisferont pas suffisamment aux exigences requises pour transférer le trafic. Dans le secteur du trafic marchandises, ces mesures portent presque exclusivement sur un soutien financier du trafic combiné de transit et du trafic transalpin et sur les infrastructures nécessaires au déroulement de ces trafics. Un tournant en matière de politique des transports qui débouche sur une politique des transports globale coordonnant le fret routier et le trafic ferroviaire marchandises conventionnel et combiné s'avère nécessaire sur l'ensemble des réseaux de transport. Une telle amorce est indispensable, compte tenu des infrastructures et des ressources limitées.

Le trafic par wagons complets est également une forme de trafic combiné

Le trafic par wagons complets est également une forme de trafic combiné, car il combine lui aussi le rail et la route pour l'ensemble du processus logistique, ainsi que le souligne clairement la brochure de la VAP. Un bon exemple est la distribution de ciment à partir de l'usine dans le cadre d'un système de trafic par wagons complets jusqu'aux chantiers en passant par des points de transbordement dans les gares et chez Cargo Domicile. Un transport routier a lieu dans les deux cas, suivi du transbordement de la marchandise transportée sur le rail. Les mesures d'encouragement cantonales unilatérales en faveur du trafic combiné ne répondent pas aux exigences de la pratique.

Libre choix du moyen de transport

Une telle politique cohérente en matière de transport marchandises et de transfert du trafic laisse le libre choix aux chargeurs d'opter pour les différentes possibilités qu'offrent la route et le rail et leurs

offres combinées (train complet, groupage de wagons, wagons isolés, trafic combiné) dans la mesure où il est renoncé à des incitations financières et à des solutions favorisant telle ou telle offre. Une telle politique prend aussi dûment en compte le trafic conventionnel par wagons complets, dont le potentiel de croissance est considérable. Fort des 3'250 wagons qui circulent quotidiennement sur le réseau, le transport par wagons complets constitue en effet un pilier important pour satisfaire aux exigences de l'économie suisse en termes de logistique, peut-on lire dans la brochure. Une telle politique permet également de promouvoir les atouts de ce mode de transport et d'éliminer des obstacles tels que par exemple une réforme des prix du sillon peu attractifs et insuffisamment orientés sur la capacité et les mauvaises priorités des trains de marchandises sur le réseau.

Amélioration des conditions-cadres en lieu et place des subventions

Le transfert du trafic doit être opéré en premier lieu par l'amélioration des conditions cadre et de manière subsidiaire seulement à l'aide de subventions. Cela signifie l'assouplissement des priorités en matière d'accès au réseau, une gestion plus rationnelle des sillons basée sur un nouveau barème de prix et sur des prix des sillons compétitifs pour les transports de marchandises et la mise en place d'une autorité de régulation des chemins de fer qui œuvre de manière systématique à l'ouverture du marché. A l'étranger, l'élément le plus important pour calculer le prix du sillon n'est pas le poids du train mais le sillon. Et l'on tient compte de la mauvaise qualité de la route par rapport au sillon des trains de voyageurs.

Investissements massifs des entreprises privées

Les entreprises privées investissent elles-mêmes massivement dans le trafic par wagons complets, car c'est une condition importante pour une politique de transport des marchandises réussie. Beaucoup d'ateliers de production, d'entrepôts de marchandises et de centres de distribution sont raccordés au réseau des CFF ou à un chemin de fer privé au moyen de voies de raccordement privées (plus de 1'700 voies de raccordement en Suisse, 3'300 voies de raccordement en Allemagne). Outre les voies de raccordement, des installations de transbordement spéciales comme des caniveaux, des installations de ravitaillement et autres équipements similaires sont régulièrement nécessaires pour le trafic ferroviaire, de telle sorte que des investissements vraiment considérables ont été effectués dans ce domaine. Les grandes usines disposent également de moyens de manœuvre privés (engins de traction, treuils, etc.). Les clients possèdent de plus souvent des flottes entières de wagons de marchandises tout comme ils disposent de leurs propres parcs de poids lourds.

Investir avant d'être indemnisés

D'éventuelles subventions seront accordées sous forme de contributions financières aux investissements des chargeurs et des opérateurs ferroviaires dans le but d'accroître l'efficacité et de moderniser le fret ferroviaire, car de telles aides financières ont un effet durable contrairement aux indemnités accordées au titre des prestations de transport commandées.

Mettre plus de sillons à la disposition du trafic de marchandises

Comme il ressort également de la brochure de la VAP, L'accroissement de la part modale du chemin de fer envisagé dans le secteur du fret pour faire face aux besoins implique de surcroît une extension du réseau ferroviaire. La concentration sur le trafic transalpin doit être corrigée pour faire place à une augmentation des capacités sur le Plateau et aux nœuds principaux et au raccordement de la Suisse orientale.

Enfin, il s'agit de mettre des sillons à disposition du secteur marchandises indépendamment des règles qui régissent les priorités. La disparition rampante de sillons disponibles liée aux besoins croissants du trafic voyageurs doit être remise en question d'un point de vue global.

Un tel soutien du fret ferroviaire accroît la capacité concurrentielle du chemin de fer face à la route. Il assure en même temps le libre choix entre les différentes offres du fret ferroviaire et les autres modes de transport.

Conclusion

En guise de conclusion, la brochure de la VAP retient que l'encouragement à la construction et au renouvellement des voies de raccordement est un moyen efficace de transfert de la route au rail. Il renforce en particulier le trafic ferroviaire de marchandises aux endroits très fréquentés. Cette mesure d'encouragement est donc tout à fait en accord avec le principe politique de la co-modalité des différents modes de transport.

** La VAP représente 300 entreprises suisses qui transportent des marchandises par rail et par camion et qui investissent entre autres des sommes considérables dans les voies de raccordements, les moyens de traction, les wagons de marchandises, les installations de transbordement, etc. Ces entreprises mandatent des transporteurs et des opérateurs (entreprise de transport ferroviaire, transitaires, camionneurs, etc.) et représentent ainsi les acteurs principaux dans le transport des marchandises. Elles supportent finalement les différents coûts et redevances liés à ces transports (RPLP).*