

Service d'information

Actualités, rapports, études et commentaires en lien avec le fret

Publication gratuite. Exemplaires justificatifs souhaités

24.01.2012 – N° 1

www.cargorail.ch

Sommaire

Contrat de prestations Confédération – CFF 2013 à 2016: intégrer le fret au risque de provoquer sinon un «retransfert» en direction de la route

Pour les entreprises appartenant au secteur des chargeurs s'acquittant de la Redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP) et contribuant ainsi à hauteur de plus de 900 millions de francs par an au financement de l'infrastructure ferroviaire, le contrat de prestations Confédération – CFF 2013 à 2016 représente l'un des projets majeurs en matière de politique des transports. L'Association des chargeurs VAP* a donc pris position de façon détaillée sur ce projet du Conseil fédéral dans le cadre de la consultation des cantons.

Article pages 1 à 4

Chemins de fer : commémorations et anniversaires importants en 2012

Cette année encore, de nombreuses lignes de chemin de fer, de tramway, de car et de navigation fêteront un anniversaire important. En effet, les chemins de fer, mais aussi la navigation et les téléphériques ont une importance historique pour le fret. Il y a 175 ans, on inaugurerait les courses régulières de navigation sur le lac de Walenstadt et sur le lac des Quatre Cantons. Il y a 150 ans, on fêtait l'ouverture de deux lignes de chemin de fer et de la première ligne de tramway à chevaux de Suisse. Il y a 125 ans, quatre lignes ferroviaires, un funiculaire ainsi que des services de navigation sur le lac de Biemme entraient en service. On compte également un nombre impressionnant de lignes ouvertes voici exactement cent ans.

Article pages 5 à 9

Des trains de fret pur aux portes de la capitale fédérale

La plupart des lignes ferroviaires suisses servent non seulement au fret mais aussi au transport de voyageurs. Alors que certains trains purement touristiques ne transportent pratiquement pas de marchandises, il existait autrefois en revanche des trains consacrés exclusivement au fret et qui ne transportaient des voyageurs qu'à titre exceptionnel. Étonnamment, deux de ces trains de fret pur ont pendant des années été maintenus en service aux portes de la capitale fédérale, mais pour des raisons techniques et économiques, ils ont aujourd'hui complètement disparu du paysage ferroviaire.

Article pages 10 à 13

Contrat de prestations Confédération - CFF 2013 à 2016

Intégrer le fret au risque de provoquer sinon un «retransfert» en direction de la route

VAP. Pour les entreprises appartenant au secteur des chargeurs s'acquittant de la Redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP) et contribuant ainsi à hauteur de plus de 900 millions de francs par an au financement de l'infrastructure ferroviaire, le contrat de prestations Confédération – CFF 2013 à 2016 représente l'un des projets majeurs en matière de politique des transports. L'Association des chargeurs VAP* a donc pris position de façon détaillée et fondamentale sur ce modèle du Conseil fédéral dans le cadre de la consultation des cantons. La VAP souhaite que CFF Cargo soit chargé d'une mission en matière de fret sur tout le territoire, qui passe par un accord préalable entre les chargeurs et CFF Cargo au niveau du concept de commande ainsi que par une baisse commune des coûts systémiques. La VAP préconise à long terme la fusion du réseau à voie normale en une société autonome externe aux entreprises ferroviaires, qui s'appuierait sur les résultats des benchmarks prévus par le CP et destinés à assurer la transparence des opérations et à baisser les coûts aux niveaux de l'exploitation, de la préservation et du développement de l'infrastructure existante. La VAP réclame en outre un intégrateur pour le système de transports publics suisse, qui n'exploite pas lui-même une entreprise de transport, une hausse des prix des sillons pour le transport de voyageurs que l'on privilégie dans le système de transports publics ainsi qu'une ouverture de CFF Cargo SA aux partenaires issus du secteur logistique.

Pour les entreprises du secteur des chargeurs, le contrat de prestations Confédération – CFF est l'un des projets majeurs en matière de politique des transports. Ce contrat est lié au FAIF et influence les questions fondamentales qui se posent concernant les conditions générales du marché des chemins de fer en général et du marché du fret en particulier. L'Association des chargeurs VAP* représente en tant qu'union professionnelle nationale environ 300 entreprises suisses transportant des marchandises par rail, poids lourds, bateaux, pipelines, et par toutes les combinaisons de ces moyens de transport et réalisent pour ce faire des investissements considérables. Les entreprises du secteur des chargeurs sont les donneurs d'ordre des transporteurs (entreprises ferroviaires, entreprises d'expédition, entreprises de transport routier, etc.) et donc les véritables acteurs du trafic de marchandises et de la politique de transfert du trafic. Ce sont aussi elles qui, au bout du compte, paient les coûts et les redevances relatives tels que la Redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP). En s'acquittant de la RPLP (plus de 900 mio. de francs par an), le secteur des chargeurs apporte la plus grande contribution au financement de l'extension du réseau ferroviaire, mais se voit attribuer la moins bonne priorité sur le réseau ferroviaire et paie les prix de sillons les plus élevés.

Dans ce contexte, la VAP a elle aussi pris position sur le contrat de prestations Confédération – CFF pour les années 2013 à 2016 dans le cadre de la consultation des cantons. Dans sa prise

de position, la VAP conclut en accord avec la Confédération que les différents exploitants de réseau obtiennent des résultats commerciaux divergents. Selon la VAP, il faudrait donc à long terme fusionner le réseau à voie normale en une société autonome externe aux entreprises ferroviaires, qui s'appuierait sur les résultats des benchmarks destinés à assurer la transparence des opérations et à baisser les coûts aux niveaux de l'exploitation, de la préservation et du développement de l'infrastructure existante. La VAP considère fondamentalement comme fonctionnelle la scission prochaine des CFF en divisions juridiquement autonomes (p. ex. CFF Trafic de voyageurs SA, Réseau d'infrastructure SA similaire à CFF Cargo SA). Cette scission crée de la transparence, elle empêche notamment les discriminations au niveau de l'accès au réseau et supprime les avantages concurrentiels par rapport aux autres entreprises ferroviaires dans le trafic de marchandises comme dans le transport de voyageurs.

Le rôle des CFF décrit par le Conseil fédéral dans son projet ainsi que les prestations commandées, qui selon le contrat de prestations devraient au-delà du réseau des CFF, doivent être assurés par un prestataire de services séparé (intégrateur pour le système de transports publics suisses), qui ne fasse pas partie du marché des transports ni ne soit lui-même une entreprise de transport. La VAP rappelle à cet égard que le fret ferroviaire n'est pas un transport public en raison de l'absence d'obligation de transport et d'obligations tarifaires. Bien que la proposition de texte correspondante formulée dans le contrat de prestations (art. 12) formule ceci sans équivoque, le fret n'est mentionné à aucun endroit. Cette lacune doit être réparée en prenant en compte le fret en tant que partie intégrante du système ferroviaire de façon adéquate.

Selon la VAP, ce projet de consultation privilégie de façon inéquitable les besoins du transport de voyageurs. Notamment l'art. 12 sur l'harmonisation des trafics sur l'ensemble du territoire (fret ferroviaire et ses combinaisons avec la route par rapport à toutes les variations du transport de voyageurs), l'offre intégrée et la promotion des chaînes de transport ininterrompues et de la mobilité combinée ainsi que l'information des clients s'attachent à répondre aux seuls besoins du transport de voyageurs et empêchent donc une intégration sensée du fret ferroviaire dans la structure des horaires et le développement à long terme du réseau en interconnexion. Pour ce qui est de la disponibilité et de la qualité de l'exploitation, les chiffres-clés de la collecte des benchmarks concernent principalement le transport de voyageurs. Le transfert du trafic vers la route en raison des coupures de lignes ainsi que les retards dans le fret ferroviaire doivent aussi faire l'objet de collectes de données.

Dans sa prise de position, la VAP considère l'augmentation du prix des sillons au 1^{er} janvier 2013 y compris pour le fret comme un haut risque pour le fret ferroviaire. En effet, celui-ci est en butte à une concurrence féroce de la part du fret routier. Des signaux émis par le secteur des chargeurs font craindre que, comme cela fut déjà le cas dans les années 90, on recommence aujourd'hui à renforcer les investissements dans le fret routier, avec toutes les conséquences que cela implique pour le transfert du trafic de marchandises du rail vers la route. Dans la droite ligne de la préférence accordée au transport de voyageurs sur le réseau, il vaudrait mieux augmenter encore plus le prix des sillons pour le transport de voyageurs, afin de générer les moyens financiers qui font défaut.

La VAP juge la formulation proposée par le CP pour l'orientation stratégique de CFF Cargo SA trop peu contraignante. Alors que le CP, aujourd'hui contraignant, fixe comme but une offre conforme aux besoins du secteur des chargeurs, le Conseil fédéral vise désormais la création d'un réseau arbitraire de fret ferroviaire dans le domaine du trafic d'importation, d'exportation et du trafic intérieur, qui à moyen terme soit en mesure de s'autofinancer. Si les besoins – en l'occurrence ceux du secteur des chargeurs – allaient au-delà, les CFF devraient présenter une base décisionnelle pour une augmentation des rétributions. La VAP attend cependant que l'on continue à tenir compte du rapport entre chargeurs et CFF Cargo SA dans le CP. La VAP propose donc une formulation de l'orientation stratégique de CFF Cargo SA qui prenne en compte le marché et la demande.

CFF Cargo SA doit gérer un réseau de fret ferroviaire de trafic d'exportation, d'importation et de trafic intérieur qui s'autofinance à moyen terme. Si le réseau correspondant aux besoins du secteur des chargeurs s'avérait ne pas s'autofinancer, les CFF élaboreraient en concertation avec le secteur des chargeurs les bases décisionnelles d'une rétribution des offres de réseau non autofinancées sur la base d'une répartition des frais traduisant le principe de causalité et tirant parti de toutes les possibilités de baisse de coûts.

Du point de vue de la VAP, une éventuelle rétribution ne devra cependant pas dépasser la période de validité du CP et ne devra être appliquée qu'à titre subsidiaire. Au contraire, il s'agit en premier lieu de corriger en faveur du fret ferroviaire les conditions de concurrence empêchant la mise en place d'une offre de réseau autofinancée telles que la priorité d'accès au réseau, les capacités et les aménagements du réseau, le prix des sillons, la loi sur la durée du travail, etc. Dans sa prise de position, la VAP accorde une importance toute particulière au

domaine des participations et coopérations. À cet égard, la VAP attend rigoureusement que CFF Cargo SA s'ouvre à des partenaires issus du secteur de la logistique. La VAP se félicite que cette liberté, qui semble faire ses preuves au sein de CFF Cargo international SA, s'installe aussi chez CFF Cargo SA, sachant que la connaissance du marché et les réseaux de fournisseurs logistiques professionnels facilitent la réalisation du postulat de l'autofinancement.

La VAP considère d'un œil critique la localisation des processus de planification du réseau au sein des CFF en tant que concurrent dans les activités de transport, car cette décision n'est pas neutre sur le plan de la concurrence. L'intégration imposée par le Conseil fédéral des concurrents dans le processus de planification n'y change rien.

Comme l'explique la VAP dans sa prise de position, la tendance persistante consistant à «amincir» les installations d'infrastructure existantes a pour conséquence que le trafic de marchandises ne dispose de possibilités ni de garage ni de contournement en interconnexion. Dans le contexte de l'accès non discriminatoire au réseau, la vérification par les CFF du nombre nécessaire de gares de triage prévue par le Conseil fédéral ne doit pas être effectuée par les CFF seuls mais uniquement en concertation avec leurs concurrents du secteur des transports. Il en est de même pour les fermetures envisagées ainsi que notamment pour la construction de nouvelles voies de débord.

Enfin, la VAP attire l'attention sur le fait que la construction, la rénovation et le démantèlement des aiguillages de raccordement dans le réseau des CFF débouchent de plus en plus sur des conflits entre les CFF et les propriétaires de voies de raccordement quant au choix des entreprises de construction de voies ferrées et au montant des travaux de construction. Les CFF ont l'intention de continuer à se réserver la maintenance des dispositifs de raccordement. Selon la VAP, ce monopole débouche cependant sur des conditions non concurrentielles. La VAP recommande donc que les dispositifs de raccordement ne fassent à l'avenir plus partie intégrante de la voie de raccordement du propriétaire, mais appartiennent au contraire au réseau public. Les frais supplémentaires nets (après déduction du dédommagement pour l'utilisation de la part des CFF et transfert des subventions fédérales versées en faveur des CFF pour la construction et la rénovation des voies de raccordement) s'élèvent pour la durée de validité du CP à quelque 17,7 millions de francs. Ceci permettrait de désamorcer à l'avenir les conflits entre les CFF et les propriétaires de voies de raccordement, qui portent préjudice à la confiance mutuelle.

Selon la VAP, dans le contexte de la vérification par CFF Cargo du réseau de voies de raccordement suisses desservi, il faudra également apporter une réponse à la question de la prise en charge des coûts des éventuels démantèlements qui y seraient liés. Conformément au principe de causalité postulé dans la loi sur les voies de raccordement, les CFF doivent assumer ces frais seuls – sous réserve d’une compensation des avantages de la part des propriétaires des voies de raccordement. Les moyens financiers correspondants doivent également être prévus par le CP 2013 – 2016.

Enfin, la VAP suggère dans sa prise de position que les chiffres-clés soient complétés par ceux du fret non seulement dans le domaine «sécurité», mais aussi dans ceux de la «disponibilité et de la qualité de l’exploitation». Ainsi, les accidents de manœuvre devraient être enregistrés dans le domaine de la «sécurité» de façon analogue aux accidents de personnes accédant au train. Par ailleurs, il convient également de rendre compte des trains de marchandises supprimés et du transfert correspondant vers la route ainsi que des retards intervenus dans le fret.

Chemins de fer, tramways, cars et lignes de navigation: commémorations et anniversaires importants en 2012

De nombreuses entreprises de transport fêtent un anniversaire

VAP. Cette année encore, de nombreuses lignes de chemin de fer, de tramway, de car et de navigation fêteront un anniversaire important. En effet, les chemins de fer, mais aussi la navigation et les téléphériques ont une importance historique pour le fret. Il y a 175 ans, on inaugurerait les courses régulières de navigation sur le lac de Walenstadt et sur le lac des Quatre Cantons. Il y a 150 ans, on fêtait l'ouverture de deux lignes de chemin de fer et de la première ligne de tramway à chevaux de Suisse. Il y a 125 ans, quatre lignes ferroviaires, un funiculaire ainsi que des services de navigation sur le lac de Bienne entraient en service. Cette année, on compte également un nombre impressionnant de lignes ouvertes voici exactement cent ans. Outre le premier trolleybus interurbain de Suisse, la liste des anniversaires compte 15 lignes de chemin de fer, 6 lignes de tramway et 4 funiculaires. Seules deux lignes de tramway ont été inaugurées et une ligne de chemin de fer remplacée par des cars il y a 75 ans. Il y a 50 ans, les choses se présentaient sous un jour tout différent: à l'époque, il n'existait pas moins de 15 nouveaux téléphériques. Il y a 25 ans, outre le nouveau raccordement de l'aéroport de Genève au réseau ferroviaire suisse, 10 nouveaux téléphériques sont venus s'ajouter à ceux existants.

En 1837, on inaugura sur deux lacs suisses un service de navigation régulier. Certes, des bateaux naviguaient déjà sur ces deux lacs depuis des siècles, assurant le transport des voyageurs et des marchandises. Ainsi, du fait de l'absence de routes praticables, la liaison entre Zurich et Chour (et plus vers le Sud) était-elle constituée par le lac de Walenstadt. La ligne de navigation inaugurée le 4 septembre 1837 avec le bateau à vapeur «Linth Escher» s'arrêta cependant dans un premier temps 22 ans plus tard, quand les Vereinigte Schweizerbahnen ouvrirent leur ligne de chemin de fer ininterrompue sur la rive sud du lac de Walenstadt. Aujourd'hui, cette ligne de navigation assure toute l'année la liaison entre Murg et Quinten, avec, en été, principalement des voyages à caractère touristique.

Sur le lac des Quatre Cantons, le Strasbourgeois d'origine Casimir Friedrich Knörr s'engagea pour que, le 24 septembre 1837, le bateau à vapeur «Stadt Luzern» puisse se lancer dans la navigation de ligne.

Deux lignes de chemin de fer de 150 ans et le premier tramway à cheval de Suisse

La ligne de chemin de fer de la Wiesentalbahn ouverte le 7 juin 1862, qui partait de la gare allemande de Bâle, passait par Riehen-Lörrach et conduisait jusqu'à Schopfheim dans le pays de Bade voisin. La ligne de chemin de fer de Lausanne à Balliswil (à proximité de Düdingen) inaugurée le 4 septembre 1862 permit d'ouvrir une ligne de chemin de fer ininterrompue entre Lausanne et Berne et Olten-Zurich; la «ligne concurrente» de Lausanne à Zurich via

Biel/Bienne existait alors depuis deux ans. Le 19 juin 1862, le premier tramway à chevaux faisait à Genève le trajet entre la Place Neuve jusqu'au Rondeau de Carouge.

Il y a 125 ans: dans le Seetal, en Suisse romande, en Suisse orientale et près de Bâle

Les quatre lignes de chemin de fer ouvertes en 1887 se trouvent dans le Seetal (Beinwil am See–Reinach–Menziken), en Suisse romande (Genève–Veyrier), en Suisse orientale (Frauenfeld–Wil) et près de Bâle (Birsigtalbahh Bâle Steinen–Therwil). Le 2 juin 1887, Magglingen/Macolin pouvait enfin être desservi à partir de Biel/Bienne par le funiculaire, le plus long de Suisse à l'époque. Comme ce funiculaire fonctionnait avec un contrepoids d'eau, il se posait durant la saison froide des problèmes qui ne purent pas être résolus définitivement avant l'électrification de l'entraînement. La ligne de navigation du lac de Bienne, lancée en 1840, fut brusquement arrêtée 20 ans plus tard du fait de l'ouverture de la ligne de chemin de fer reliant Biel/Bienne à La Neuveville. Ce n'est que le 1^{er} juillet 1887 que l'on put rétablir une offre de courses régulières avec le bateau à vapeur «Union».

De nombreuses lignes ouvertes il y a 100 ans ont été depuis remplacées par des cars

Parmi les lignes de chemin de fer et de car centenaires, nous nous contenterons de mentionner quelques spécialités. Le 4 janvier 1912, on ouvrait la première ligne interurbaine de trolleybus de Suisse reliant Fribourg et Posieux. Le 1^{er} août 1912, des trains à vapeur firent pour la première fois le trajet entre Ilanz et Disentis/Mustér, tandis que le même jour, les trains déjà électrifiés emmenaient pour la première fois des voyageurs de la Mer de Glace jusque sur le Jungfrauoch, à 3454 mètres d'altitude. La liste des 75^e anniversaires est bien courte: seules deux lignes de tramway à Zurich et à La Chaux-de-Fonds furent ouvertes, tandis que la même année, la ligne de chemin de fer de Niederglatt à Otelfingen était fermée. En 1937, les Chemins de fer fédéraux (CFF) mettaient en service leur premier wagon en acier léger (prototype avec portes à deux battants). De nombreux nouveaux téléphériques ont continué à marquer l'année 1962. Par ailleurs, il y a 50 ans, les lignes de chemin de fer reliant Mézières à Moudon et Nyon à Divonne-les-Bains furent remplacées par un service de cars. Sur le lac des Brenets, on lança des services réguliers de navigation limités à la saison estivale. De nombreux téléphériques furent également mis en service en 1987. Le 1^{er} janvier 1987, les entreprises de transport suisses lancèrent un abonnement demi-tarif à prix réduit; cet abonnement vendu 100 francs reçut bientôt le surnom de «Borromini». Le 31 mai 1987, l'aéroport de Genève fut lui aussi raccordé au réseau de trains à grande vitesse des CFF. Le même jour, deux paires de TGV faisaient le trajet entre Berne et Paris. Enfin, les citoyens électeurs approuvèrent le 6 décembre 1987 le projet «Rail et Bus 2000».

Encadré

Des lignes de diligence et de train complétaient la navigation

VAP. À l'époque des diligences, on veillait déjà à faire aussi peu de concurrence que possible à la navigation, déjà bien implantée sur les lacs et les cours d'eau, car celle-ci permettait de transporter les voyageurs comme les marchandises non seulement à moindre coût mais aussi plus confortablement. Les principales courses de diligences avaient donc en premier lieu pour but d'assurer la liaison entre les différents lacs. Les horaires des diligences du siècle dernier étaient fort modernes, et en 1850, il existait déjà de nombreux courriers exprès de nuit qui parcouraient tout le pays. Là où l'état des routes rendait la circulation des berlines impossible, on faisait tout simplement monter les voyageurs directement sur le bateau. Ceci fut cependant fatal aux passagers de la diligence de nuit Zurich-Chour dans la nuit du 16 au 17 décembre 1850, car le «Delphin», le bateau à vapeur du lac de Walenstadt, sombra dans une tempête à Betlis et outre l'équipage du bateau, tous les voyageurs furent envoyés par le fond.

Avec l'apparition du chemin de fer, la stratégie appliquée jusqu'alors, qui consistait à relier entre elles les courses de navigation existantes, se poursuivit en partie. Ainsi, en 1855, la ligne de chemin de fer de Morges à Yverdon fut ouverte, assurant du même coup la liaison entre le lac de Genève et le lac de Neuchâtel. Suivit en 1857 la ligne Villeneuve-Bex et deux ans plus tard celle du Tonkin (Bouveret-Martigny) – c'est ainsi que la vallée du Rhône fut reliée au lac de Genève. La même année, les voies de chemin de fer venant de l'Est s'arrêtaient encore à Biel/Bienne. Jusqu'en 1860, les passagers en provenance de Romandie étaient donc contraints de prendre le bateau. De même, le train Bödeli, ouvert en 1872 et allant de Därligen à Bönigen en passant par Interlaken, était uniquement chargé d'assurer le bref trajet reliant le lac de Thoue et le lac de Brienz. Ce n'est qu'avec l'augmentation du nombre de passagers et du volume de marchandises qu'il valut la peine de construire des lignes de chemin de fer le long des lacs.

Encadré

Des espoirs de voir les exportations des marchandises nationales facilitées

VAP. Il est aujourd'hui impossible de savoir s'il s'agit d'un hasard que le plus ancien document relatif au train du Glatttal, qui se trouve à l'infobibliothèque des CFF à Berne, porte sur un «rapport sur la rentabilité de la première section du chemin de fer Jone-Glatttal, Wallisellen-Uster». Mais ce qui est certain, c'est que les initiateurs de ce chemin de fer du Glatttal firent de grands efforts pour prouver que ces actions rapporteraient un «coquet dividende».

Le rapport de huit pages imprimé en 1853 chez J. Weilenmann à Uster examinait dans un premier temps le trafic de marchandises escompté, qui devait se composer de «marchandises coloniales», de matières premières, de produits en coton, en fil et de tissus, ce qui témoigne de la grande importance d'Uster et de Wetzikon pour l'industrie textile. Devaient venir s'y ajouter le fer, les céréales et le sel. À l'inverse, on espérait aussi que le chemin de fer faciliterait les exportations de marchandises nationales. Dans les offres d'emploi du 15 avril 1856 publiées dans l'«Anzeiger von Uster», on recherchait pour Uster, outre un expéditeur de marchandises, deux «assistants d'expédition».

Pour le trafic de voyageurs escompté, les experts indiquaient en toute modestie que «la densité de population de notre canton est l'une des plus fortes de notre continent».

Encadré

Entreprises fêtant un anniversaire particulier en 2012

175 ans

4 septembre 1837 Navigation régulière sur le lac de Walenstadt
 24 septembre 1837 Navigation régulière sur le lac des Quatre Cantons

150 ans

7 juin 1862 Bâle, gare allemande–Riehen–Lörrach–Schopfheim
 19 juin 1862 Tramway de Genève: tramway à chevaux Place Neuve–
 Rondeau de Carouge
 4 septembre 1862 Lausanne–Balliswil

125 ans

23 janvier 1887 Beinwil am See–Reinach–Menziken
 2 juin 1887 Biel/Bienne–Magglingen/Macolin (funiculaire)
 1^{er} juillet 1887 Navigation régulière sur le lac de Bienne
 20 juillet 1887 Genève (Cours de Rive)–Veyrier
 1^{er} septembre 1887 Frauenfeld–Wil
 4 octobre 1887 Bâle Steinen–Therwil

100 ans

4 janvier 1912 Fribourg–Posieux (trolleybus)
 29 janvier 1912 Bulle–Les Marches
 31 janvier 1912 Tramway de Lausanne: Georgette–Port de Pully
 8 février 1912 Bremgarten-Ouest–Bremgarten
 17 février 1912 Suvigliana–Monte Brè (funiculaire)
 21 mai 1912 Tramway de Zurich: Burgwies–Rehalp
 5 juin 1912 Lugano–Ponte Tresa
 8 juin 1912 Zweisimmen–Lenk
 8 juin 1912 Gléresse–Prêles/Montagne de Diesse (funiculaire)
 24 juin 1912 Les Marches–Broc
 26 juin 1912 Altstätten Rathaus–Altstätten Stadt
 4 juillet 1912 Tramway de Bâle: lignes des rues Margarethenstrasse et
 Gärtnerstrasse
 13 juillet 1912 Appenzell–Wasserauen
 13 juillet 1912 Berne Hôpital vétérinaire–Zollikofen

13 juillet 1912 Worblaufen–Worblaufen village
 1^{er} août 1912 Ilanz–Disentis/Mustér
 1^{er} août 1912 Mer de Glace–Jungfraujoch
 10 août 1912 Lucerne–Dietschiberg (funiculaire)
 24 août 1912 Meiringen–Reichenbach–Gorges de l'Aar
 24 septembre 1912 Tramway de La Chaux-de-Fonds: Stand–Bel Air
 1^{er} octobre 1912 Ebnat-Kappel–Nesslau-Neu St Johann
 1^{er} octobre 1912 Tramway de Berne: Bubenbergrplatz–Friedheim (nouveau trajet
 de la ligne via Monbijoustrasse)
 31 octobre 1912 Tramway de Fribourg: Tilleul–Saint-Léonard–Cimetière
 11 novembre 1912 Trait–Planches remplacé par le car
 23 novembre 1912 Sursee–Triengen
 29 novembre 1912 Zurich Rehalp–Esslingen

16 décembre 1912	Mürren–Allmendhubel (funiculaire)
75 ans	
18 janvier 1937	Niederglatt–Otelfingen: fermeture du service ferroviaire
6 août 1937	Tramway de Zurich: transformation de la Bellevueplatz
1 ^{er} décembre 1937	Tramway de La Chaux-de-Fonds: Charrière–Parc des Sports
50 ans	
9 février 1962	Furi–Schwarzsee VS (télécabine)
9 février 1962	Andermatt–Gemsstock (téléphérique)
10 février 1962	Montana (Zoumian)–Cabane des Violettes, 2 ^e section (télécabine)
25 février 1962	Rublo–Les Gouilles (télécabine)
10 mars 1962	Lac des Vaux–Col de Chassoure (télécabine)
14 avril 1962	Montana (Zoumian)–Cabane des Violettes, 1 ^{re} section (télécabine)
24 avril 1962	Mézières VD–Moudon remplacé par des cars
12 mai 1962	Gampel–Jeizinen (téléphérique, jusqu'ici concession cantonale)
3 juin 1962	Charmey–Vounetse (télécabine)
10 juin 1962	Wildhaus–Oberdorf–Gamsalp, 2 ^e section (télésiège)
11 août 1962	Melchsee–Balmeregghorn (télécabine)
30 août 1962	Val Sporz–Piz Scalottas, 2 ^e section (télésiège)
29 septembre 1962	Nyon–Divonne-les-Bains remplacé par le car
15 décembre 1962	Tunnel du Grand-St-Bernard–Col de Menouvre (télécabine)
15 décembre 1962	Crans–Chetseron (télécabine)
15 décembre 1962	Bruson–La Côt (télésiège)
20 décembre 1962	Savognin–Tigignas (télésiège)
1962	Autobus Yverdon–Grandson
1962	Autobus Klosters gare–Klosters village (saison hivernale)
1962	Navigation régulière sur le lac des Brenets
25 ans	
16 janvier 1987	Startgels–Nagens (télésiège)
31 mai 1987	Châtelaine–Genève-Aéroport (ligne de l'aéroport)
4 décembre 1987	Transformation du télésiège Glaris–Jatzmeder en télécabine
10 décembre 1987	La Chaux–Col des Gentianes (télécabine)
16 décembre 1987	Schifer–Obersäss (téléphérique)
16 décembre 1987	Obersäss–Weissfluhjoch (téléphérique)
19 décembre 1987	Burleun–La Cauma (télésiège)
19 décembre 1987	Val Segnes–Parlet (télésiège)
24 décembre 1987	Champéry–Croix de Culet (téléphérique)
24 décembre 1987	Ried–Riederalp (télécabine)
24 décembre 1987	Curnins–Crap Sogn (télésiège)
25 décembre 1987	Loèche-les-Bains–Folljeret (télésiège)

Ces lignes de chemin de fer n'étaient utilisées que pour le trafic de marchandises

Deux trains de fret pur aux portes de la capitale fédérale

VAP. La plupart des lignes ferroviaires suisses servent non seulement au fret mais aussi au transport de voyageurs. Alors que certains trains purement touristiques ne transportent pratiquement pas de marchandises, il existait autrefois en revanche des trains consacrés exclusivement au fret et qui ne transportaient des voyageurs qu'à titre exceptionnel. Étonnamment, deux de ces trains de fret pur ont pendant des années été maintenus en service aux portes de la capitale fédérale, mais pour des raisons techniques et économiques, ils ont aujourd'hui complètement disparu du paysage ferroviaire.

Le chemin de fer de la carrière d'Ostermundigen: le plus ancien chemin de fer à crémaillère d'Europe

Selon une coutume répandue, le chemin de fer Vitznau–Rigi est considéré comme le plus ancien chemin de fer à crémaillère de Suisse; il a été inauguré officiellement le 21 mai 1871 et mis en service deux jours plus tard. D'après les chroniqueurs, l'ouverture du chemin de fer de la carrière d'Ostermundigen n'eut lieu que quatre mois et demi plus tard, le 6 octobre 1871. Jusqu'ici, les faits sont clairs. Mais les sources de l'époque permettent aussi d'avancer avec certitude les raisons pour lesquelles ce petit chemin de fer de marchandises bernois insignifiant est pourtant bien le plus ancien chemin de fer à crémaillère d'Europe.

Dès 1864, la société d'exploitation de la carrière d'Ostermundigen avait déposé une demande de concession pour la construction d'un chemin de fer de raccordement à partir de l'ancienne gare d'Ostermundigen des Chemins de fer centraux suisses (CFCS) (cette gare se trouvait à l'endroit où, près de l'arrêt de car et du restaurant «Waldeck», une barrière et une voie ferrée abandonnée rappellent aujourd'hui encore l'ancien tracé de la ligne) jusque dans la carrière de l'Ostermundigenberg. Ce projet reçut un soutien appuyé de la part de Jakob Stämpfli, ancien Conseiller fédéral et à l'époque président de la Banque fédérale.

L'inauguration du chemin de fer doit patienter

Niklaus Riggerbach, un ami de Stämpfli, avait suggéré de venir à bout de la forte déclivité à l'aide d'une crémaillère, du type de celle qui fut utilisée pour la première en Amérique en 1869 par Sylvester Marsh pour la voie ferrée qui gravit le mont Washington. Riggerbach fut effectivement chargé de la construction du chemin de fer, et dès 1870, la voie ferrée, longue de 1,45 kilomètre, était construite. Un tronçon de 560 mètres enregistrant une déclivité de jusqu'à 10 % était équipé d'une crémaillère selon le système Marsh. Mais l'inauguration du chemin de fer dut être reportée pour des raisons compréhensibles. Lesquelles? Comme Riggerbach

Service d'information VAP 1/2012

construisait en même temps le chemin de fer Vitznau–Rigi et considérait celui-ci comme le plus important des deux, la mise en service officielle dut être reportée de quelque temps. Cependant, le chemin de fer était tout de même utilisé. Riggenbach put ainsi éprouver le système de la crémaillère tout en lui apportant quelques améliorations, donnant naissance à ce que l'on appelle le système Riggenbach. Une fois achevées les festivités de l'inauguration de la Rigibahn, le 21 mai 1871, (comme par hasard le jour de l'anniversaire de Niklaus Riggenbach), et suffisamment d'eau ayant coulé sous les ponts de l'Aar, le 12 septembre de la même année, on mit enfin officiellement en service le chemin de fer de la carrière d'Ostermundigen. La cérémonie d'inauguration, à laquelle participèrent paraît-il cinq des sept Conseillers fédéraux, n'eut même lieu que trois semaines plus tard, le 6 octobre 1871.

La locomotive à vapeur «Gnom» reçoit du renfort

Pendant les six premières années de service, on utilisa la locomotive à vapeur «Gnom», avant de mettre en service en 1876 une deuxième locomotive baptisée «Elfe». Grâce à son raccordement ferroviaire, le grès bernois gris-vert devint concurrentiel dans la Suisse entière. De nombreux bâtiments comme le Tribunal fédéral de Lausanne et l'hôtel national de Lucerne en témoignent jusqu'au jour d'aujourd'hui. En 1902, le service ferroviaire fut fermé par absence de rentabilité, et ce au bout de 31 années de service. Heureusement, les deux locomotives à vapeur ont pu être conservées pour la postérité. L'«Elfe» et un wagon chargé de grès trônent depuis 1981 près de l'arrêt de car de la «Zollgasse» à Ostermundigen.

C'était le chemin de fer de l'usine à gaz

Plus de 60 ans durant, plus précisément de 1906 à 1967, le chemin de fer de l'usine à gaz a assuré le transport du charbon de la gare de Wabern de la Gürbetalbahn jusqu'à l'usine à gaz de la Lindenau, à Berne. Si la voie a été enlevée depuis longtemps, même 40 ans plus tard, on peut encore voir le parcours de cette voie ferrée, non seulement sur les plans, mais aussi sur le terrain. Par chance, la locomotive à vapeur utilisée pendant plus de 50 ans a pu être conservée pour la postérité.

La première usine à gaz de Suisse, à Marzili, à Berne

Dès les années 1841 à 1843, la société privée de gaz d'éclairage portant le nom pittoresque de «Société Bernoise dite Compagnie du Soleil» édifiait à Marzili la première usine à gaz de Suisse au numéro 3 de la Weihergasse. On commença par y transformer le charbon suisse du Beatenberg de Boltigen acheminé par bateau via le lac de Thoune et l'Aar. Par la suite, grâce à

la construction de lignes de chemin de fer, on préféra le charbon étranger. Celui-ci provenait de la Saare, puis de la région de la Ruhr et de Belgique. L'exploitation fut transférée en 1876 dans les nouveaux bâtiments de la Lindenau, dans la Sandrainstrasse. Le charbon destiné à l'usine à gaz (les besoins annuels s'élevaient de près de 20 000 tonnes) devait être acheminé par voitures à chevaux de la gare de Berne jusqu'à l'usine à gaz. Ce n'est qu'après l'ouverture de la Gürbetalbahn en 1901 que l'on eut l'idée de construire une voie de raccordement à partir de la gare ferroviaire de Wabern.

La Gürbetalbahn n'est que peu renforcée par le transport du charbon

Cette voie ferrée de 2,5 kilomètres de long fut mise en service à l'automne 1906. Une ligne prévue à l'origine avec crémaillère fut abandonnée en faveur d'un tronçon à adhérence pur; celui-ci présentait encore une déclivité de 35 ‰. À l'intérieur de l'usine à gaz, des plaques tournantes assuraient les liaisons avec les voies sans issue qui menaient aux terrils et aux bâtiments de fabrication. La Gürbetalbahn (GTB), alors encore autonome, assura dans un premier temps l'acheminement des wagons de charbon avec ses propres locomotives. Comme l'écrit le P^r Fritz Volmar, alors directeur des chemins de fer Berne–Lötschberg–Simplon (BLS), dans un ouvrage sur la Gürbetalbahn paru en 1941, celle-ci ne s'est aucunement trouvée renforcée par les 15 à 20 wagons de charbon qu'elle avait à transporter quotidiennement, étant donné qu'il ne s'agissait de les acheminer que de la gare de marchandises de Berne Weyermannshaus jusqu'à Wabern. Par ailleurs, le rapatriement des wagons vides en sens inverse était peu lucratif. L'année 1939 apporta des améliorations, lorsque le charbon anglais fut importé à partir du port méditerranéen de Gènes et que les wagons de charbon circulèrent de Thoun à Wabern via la vallée de la Gürbe.

L'usine à gaz fait l'acquisition de sa propre locomotive à vapeur

Le 1^{er} mai 1908, l'usine à gaz fit l'acquisition de sa propre locomotive. Cette machine à vapeur humide, dont la désignation officielle était E 3/3 n° 1, a été construite par la Société suisse de construction de locomotives et de machines de Winterthur (SLM) sous le numéro de fabrication 1901. Elle a un poids remarquable de 400 tonnes.

À ce qu'il paraît, la locomotive à vapeur s'est vu attribuer le surnom de «Lise» le 2 juin 1953. On fêta ce jour-là le départ d'un conducteur de locomotive de longue date, or la passation de service au nouveau maître de chauffe Ernst Haefeli eut lieu le jour même du couronnement de l'Élisabeth II, l'actuelle reine de Grande-Bretagne et d'Irlande. Outre des marchandises, la locomotive à vapeur transportait exceptionnellement aussi des voyageurs, comme par

exemple en décembre 1967, lorsque la capitale fédérale fut officiellement raccordée au réseau de gaz de Gasverbund Mittelland et que les personnalités invitées vinrent faire une excursion sur les berges de l'Aar.

La fin de l'usine à gaz s'annonce

Avec le raccordement de Berne au réseau interrégional de gaz, l'heure de la fin du chemin de fer de l'usine à gaz s'approcha. La matière première, autrefois acheminée par bateaux, puis par voitures et enfin pendant plus de 60 ans par le train, était devenu superflue, le transport du gaz nécessaire se trouvant désormais assuré sous forme directement consommable par les pipelines longue distance. La fabrication de substance luminescente ou de combustible par dégazage de la houille avait définitivement fini d'exister pour faire place à une nouvelle technologie. Berne fut d'abord approvisionnée en gaz de ville détoxifié provenant de Bâle, puis, à partir de 1972, en gaz naturel.

Le 23 avril 1971 fut le jour de la mise en service officielle de la traction à vapeur dans la vallée de la Singine. En 1993, la ville de Berne offrit «Lise», qui n'avait jusqu'ici été mise à disposition qu'à titre de prêt, à l'association Dampf-Bahn Bern. La locomotive est aujourd'hui remise au dépôt de Konolfingen.

Le chemin de fer de l'usine à gaz laisse des traces

Bien qu'après la fermeture, les rails aient été rapidement démantelés et que l'ancien terrain de la voie ferrée ait été vendu à des particuliers, le tracé de la ligne reste parfaitement visible jusqu'à aujourd'hui. La partie inférieure du tronçon est aujourd'hui un chemin agréable utilisé par les cyclistes et les promeneurs. En revanche, le pont qui surplombait la Eichholzstrasse entre les numéros 32 et 34 a disparu. Le Pappelweg permet encore bien de distinguer l'ancien tracé du chemin de fer. A la hauteur du numéro 300 de la Seftigenstrasse, le chemin de fer de l'usine à gaz traversait la rue, bien sécurisé par une croix de saint André et feu clignotant.

Pour tout renseignement téléphonique:

D^r Frank Furrer, Secrétaire général de la VAP, 079 544 58 78

Tony Lüchinger, Communication VAP, 079 378 72 41

** La VAP est l'association des chargeurs. Elle représente en tant qu'union professionnelle nationale environ 300 entreprises suisses transportant des marchandises par rail, poids lourds, bateaux, pipelines, et par toutes les combinaisons de ces moyens de transport et réalisant pour ce faire des investissements considérables. Les entreprises du secteur des chargeurs sont les donneurs d'ordre des transporteurs (entreprises ferroviaires, entreprises d'expédition, entreprises de transport routier, etc.) et donc les véritables acteurs du trafic de marchandises et de la politique de transfert du trafic. Ce sont aussi elles qui, au bout du compte, paient les coûts et les redevances relatives tels que la Redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP). 2/3 des recettes de la RPLP (plus de 900 mio. de francs par an) alimentent le fonds FTP. Ainsi, le secteur des chargeurs fournit une grande partie du financement de l'extension de l'infrastructure ferroviaire, mais se voit attribuer la moins bonne priorité sur le réseau ferroviaire et paie les prix de sillons les plus élevés.*