

La politique de transport de marchandise du PS Suisse : Sur le plateau comme à travers les Alpes : priorité au rail pour les transports marchandises

(Rédaction : Roger Nordmann, Président de la commission transport du PSS Suisse)

Résumé des exigences

- a) Renforcer la politique de transfert de la route au rail pour le trafic de transit, en particulier au moyen de la Bourse du transit alpin
- b) Etablir une politique ambitieuse de transfert sur le rail d'une part accrue du trafic marchandises intérieur ainsi que d'importation et d'exportation

Contenu du document

1.	BUT DE LA POLITIQUE PS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES	2
2.	CONTEXTE ET PARAMETRES	2
2.1.	Principaux instruments actuels	2
2.2.	Principaux paramètres exogènes	3
3.	TRAFIC DE TRANSIT NORD-SUD : POURSUIVRE ET RENFORCER LA POLITIQUE MENEES	4
3.1.	Bilan	4
3.2.	Les possibilités	4
3.3.	Exigence politique : la bourse du transit alpin	5
4.	TRAFIC INTERNE ET IMPORT/EXPORT : DONNER AU RAIL LES MOYENS D'ACCROITRE SA PRODUCTIVITE	5
4.1.	Absence de politique	5
4.2.	Forces et faiblesses en trafic marchandise interne et d'import export	5
4.3.	Le potentiel supplémentaire du trafic par containers et caisses mobiles	6
4.4.	Autres points nécessitant des améliorations	7
5.	Les revendications du PS en matière de transports de marchandises : thèses en conclusion	8
5.1	Infrastructure et matériel roulant	8
5.2	Exploitation	8
5.3	Redevances au propriétaire	9

1. But de la politique PS du transport de marchandises

Objectif : Assurer le transport des marchandises en limitant les nuisances pour la population, l'environnement et les collectivités publiques.

Concrètement, les principales nuisances liés à la route :

- Consommation d'énergie et émission de CO₂
- Polluants atmosphériques locaux et bruits (problèmes aggravés à la montagne ainsi que dans les villes et villages)
- Danger pour les autres usagers de la route
- Forte usure des infrastructures routières fédérales, cantonales et communales

Les principales nuisances liés au rail:

- Bruit

Pour ces raisons, le PS veut que la Suisse mène une politique de transfert de la route au rail. Cette exigence a par ailleurs toujours été confirmée par le peuple, de la l'acceptation de l'initiative des Alpes, de RPLP et des NLFA au refus d'Avanti.

Le PS ne cherche pas de manière générale à encourager le transport de marchandises dans sa globalité (comme on le cherche par exemple pour la formation) : sous l'angle écologique, un accroissement quantitatif des transports marchandises n'est pas souhaitable. Une augmentation du transport de marchandises dans sa globalité n'augmenterait guère le bien-être.

2. Contexte et paramètres

2.1 Principaux instruments actuels

Les principaux instruments employés actuellement les pouvoirs publics pour encourager le transfert vers le rail et limiter les nuisances de trafic routier sont les suivants :

- Accord terrestre avec l'union européenne, autorisant la RPLP en l'échange d'une limite de poids à 40 t et d'une absence de contingents quantitatifs
- La RPLP, qui atteint dès le 1er janvier 2008 son niveau maximum aux termes de l'accord terrestre. Elle est étagée en fonction du niveau de pollution du camion. Elle renchérit le transport routier, ce qui rend le train plus attractif. Deux tiers du produit vont aux NLFA, un tiers aux cantons. Elle a forcé la branche routière à se rationaliser pour diminuer les transports à vide
- Construction des NLFA et de leurs lignes d'accès
- Commande et subvention de la chaussée roulante pour le trafic de transit nord-sud (chargement de camions et de remorques sur le train)
- Commande et subvention de train pour le trafic de transit combiné « non accompagné »
- Soutien à l'investissement dans des terminaux de transbordement en Suisse, en Italie du Nord et en Allemagne proche
- Restitution de la RPLP pour le trafic vers les terminaux de transbordement en Suisse
- En préparation : renforcement de l'infrastructure sur certaines lignes du plateau spécifiquement pour les besoins du trafic ferroviaire marchandise
- Mise en place, lente, d'un dispositif de contrôle des camions (Tachymètre, poids, état technique, alcool, temps de repos)

- Abandonné en 2007, mais éventuellement en passe d'être réintroduit : subventions pour le trafic interne dit « par wagons complets », sous la forme d'un subventionnement du prix du sillon
- Soutien aux investissements voies de raccordement direct des entreprises au rail
- Construction des parois antibruit, et soutien de l'assainissement phonique des anciens wagons marchandises
- Ouverture du marché ferroviaire marchandises, possession à 100% des CFF, et donc de la filiale cargo
- La Confédération est en train de se retirer de BLS-exploitation et accroît en contrepartie sa participation à certaines infrastructures BLS
- Loi sur le CO2 et engagements volontaires des entreprises (notamment dans la distribution)
- Interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour les camions

Plusieurs instruments sont efficace à la fois pour le trafic de transit et le trafic intérieur. Toutefois, les efforts, tant financiers que politiques, son nettement plus focalisés sur le trafic nord sud, en raison de l'article constitutionnel de l'initiative des Alpes.

2.2 Principaux paramètres exogènes

- Prix du pétrole (un camion de 40 tonnes au plat consomme environ 40 litres de diesel pour 100 km au plat. Sur un trajet nord-sud de 300 km en camion , nécessitant 150 litres de diesel, le passage de fr. 1.- à fr. 2.- le litre a signifié une charge supplémentaire de fr. 150.-)
- Politique de transports des pays voisins (tendance MAUT, RPLP)
- Politique de l'Union européenne, notamment en matière d'ouverture du marché ferroviaire et de climat
- Organisation, tendance et modes dans l'économie : « Just in time », biens légers, spécifique et à haute valeur
- Boom mondial du trafic par container, particulièrement pratique pour le rail
- Conjoncture et investissements lourds (forte demande de transport pour béton, acier, etc.)

A noter que la route achève une phase de forte augmentation de la productivité (passage de 28 à 40 tonnes, regroupement d'entreprises et réorganisation, réduction des parcours à vides). Il n'y a plus de potentiel aussi évident à court et moyen terme (sauf à dégrader les conditions de travail). La saturation des routes dégrade la productivité, il y a peu de routes en construction (du moins en Suisse), plusieurs pays pourraient commencer à taxer la route davantage. Enfin, le prix du pétrole paraît avoir atteint durablement des niveaux élevés (cela revient une demi RPLP en plus !).

La question de la caisse de pension des CFF constitue une hypothèque « exogène » majeure : si la Confédération ne recapitalise pas elle-même la caisse de pension des CFF, les CFF (respectivement leurs employé-e-s) devront financer eux-mêmes ce montant. Cela aura un effet dramatique sur la capacité des CFF à investir dans le matériel roulant et à engager du personnel. Le domaine du trafic marchandise en souffrirait de manière majeur.

3 Trafic de transit nord-sud : poursuivre et renforcer la politique menée

3.1 Bilan

Globalement, dans le trafic de transit, la politique menée va dans le bon sens. Elle porte des résultats. A titre de comparaison, cinq fois plus de camions à travers les Alpes en Autriche. Par contre, la pérennité de la politique suisse est menacée, et il y a de grands progrès à faire. **Il faut la poursuivre et la renforcer.**

En outre, il y a lieu de clarifier la position de CFF cargo sur le marché de transit. **Comme actionnaire unique, la Confédération a une responsabilité de premier plan dans le choix de sa stratégie.** En gros, il y a trois options :

- 1) rejoindre BLS et chercher la coopération avec la DB. C'est la piste de la fusion, qui suppose encore de voir ce qu'il advient des infrastructures CFF en Allemagne.
- 2) Chercher une autre alliance : par exemple le nouveau pôle SNCF, dont le directeur est officiellement intéressée à se rapprocher des CFF¹. Ce pôle n'est pas tout à fait dans l'axe principal du transit alpin. Par contre, la SNCF a une stratégie continentale et cherche à devenir une entreprise logistique globale pour les marchandises, en rachetant complètement sa filiale GEODIS².
- 3) Réduire son ambition en matière de transit à des marchés de niche. Cela peut libérer du matériel pour le trafic intérieur.

Par contre il est difficile, sans partenaires étranger, d'arriver à décrocher des grandes quantités de trafic par train complet depuis la mer du Nord jusqu'à l'Italie : les efforts que cela représente hors de la base de sustentation des CFF coûtent vite très cher.

3.2 Les possibilités

On a beaucoup agit sur le prix relatif du trafic routier et ferroviaire.

Si l'on souhaite renchérir encore plus la route par la RPLP ou la fiscalité, il faut renégocier avec l'Union européenne. Sous l'angle de la politique suisse, renchérir encore le trafic par camion n'est pas forcément impossible. Par contre ce sera difficile au niveau européen. Un renchérissement de la route dans les pays voisins aurait d'ailleurs le même effet de soutien au rail.

Indirectement, on peut augmenter le coût de route :

- en imposant par des contrôles le respect de toutes les prescriptions actuelles de la route.
- en obtenant une convention collective de travail. S'agissant des conditions de salaire, la marge de manoeuvre est limitée pour les entreprises étrangères.

S'agissant d'abaisser les coûts du rail, on utilise déjà le moyen de la subvention (prix du sillon, commande de train de transit)

Pour ce qui est de la productivité du rail, la politique utilise deux leviers directs :

- 1) améliorer les infrastructures pour pouvoir allonger la longueur des trains et en faire circuler davantage,
- 2) soutenir financièrement les terminaux de transbordement.

La mise en place d'une concurrence sur le rail a probablement augmenté la productivité et baissé les coûts pour le trafic de transit : en particulier, cela a permis d'optimiser l'exploitation (locomotives multicourants) et augmentation de la distance parcourue par les trains (du milieu de l'Allemagne au milieu de l'Italie, plutôt que de frontière suisse frontière suisse).

¹ <http://www.lefigaro.fr/societes-francaises/2008/04/07/04010-20080407ARTFIG00274-pepy-la-sncf-peut-encore-investir-a-milliards-.php>

² <http://www.lefigaro.fr/societes-francaises/2008/04/05/04010-20080405ARTFIG00038-geodis-devient-la-locomotive-du-fret-sncf-.php>

La capacité ferroviaire est en augmentation progressive. Pour qu'elle soit utilisée pleinement et que le trafic de camions sur la route diminue, il faut maintenir, voire renforcer, le delta de prix et la qualité de l'offre ferroviaire. La RPLP étant plafonnée par l'accord Suisse-UE, la seule possibilité de renforcer le transfert avant l'ouverture du Gothard est l'accroissement des subventions ou la bourse de transit alpin.

3.3 Exigence politique : la bourse du transit alpin

Nous préconisons les mesures suivantes :

- Introduire rapidement la bourse de transit alpin
- Un crédit de 2,5 Mrd. (période 2011-2018 pour atteindre l'objectif de transfert de la route au rail)
- Appliquer la motion Pedrina 07.3272: réaménagement du prix du sillon pour optimiser les capacités ferroviaires, en particulier dans le domaine du transit
- Clarifier le positionnement de CFF-Cargo dans le marché du trafic de transit
- Renforce les contrôles et obtenir un Convention collective de travail (aussi valable pour le trafic marchandise interne !)

4 Trafic interne et import/export : donner au rail les moyens d'accroître sa productivité

4.1 Absence de politique

La Confédération n'a plus vraiment de politique active du transfert de la route au rail en trafic interne. Les instruments de la politique de transit y produisent certes des effets favorables, en particulier la RPLP et l'interdiction du trafic de nuit (décisive pour l'avantage comparatif du chemin de fer). Par contre, la réduction du prix du sillon a été supprimée. Voir motion Hämmerle 05.3775 : « Pour les marchandises, le rail », interpellation Pierre-Alain Gentil 05.3600: « Situation de CFF Cargo ».

Or il est souhaitable sous l'angle de l'environnement, de l'énergie, des infrastructures et du bien-être de la population, d'accroître la part du rail pour le trafic marchandise interne. Et il faut rappeler à cet égard que lors de l'introduction de la RPLP et dans les différents débats, l'objectif de transfert des marchandises de la route au rail n'a jamais été limité au transit alpin : le trafic marchandise interne est également concerné.

4.2 Forces et faiblesses en trafic marchandise interne et d'import export

Dans son organisation actuelle, le rail est très performant dans les domaines suivants :

- Trafic de train complets (hydrocarbures, voitures neuves)
- Trafic de matière très lourdes et encombrantes (acier, betteraves, bois)
- Trafic régulier entre gros clients commerciaux reliés directement au rail (centre de production ou de distribution Coop, Migros, Poste, etc), par groupes de wagons complets.
- Trafic par caisses mobiles ou container, pour les régions équipées de terminal avec grue

Naturellement, la performance relative du rail est d'autant plus marquée que la distance est grande. Souvent, les avantages comparatifs en import/export sont donc plus nets.

Ce sont autant de domaines où le rail peut faire jouer son avantage sur les quantités et le poids.

Inversement, le rail a des problèmes de performance dans les domaines suivants :

- Trafic par wagon complet isolés : le regroupement des wagons complets depuis raccordement est intensif en personnel et occupe du sillon généralement précieux. Le coût de manœuvre de tri et de regroupement des wagons isolés est élevé par rapport aux quantités transportées.
- Trafic pour des quantités inférieures à un wagon plein en « wagon complet » : Contrairement à la route, les coûts ne changent pas par rapport à un wagon plein.
- Trafic entre des provenances et des destinations qui ne sont pas raccordées au rail, car le trajet final se fait en camion, ce qui exige un ou deux transbordements manuels de la marchandise. Le transbordement manuel du camion au wagon, puis du wagon au camion est coûteux en main d'œuvre et complexe. (Exception : s'il existe à proximité des points de provenance et de destination une plate-forme de transbordement équipée de grue, et que l'on procède par caisse mobile.)
- Trafic irrégulier, last minute, mal planifié

Bien entendu, plus la distance est courte, plus ces handicaps sont marqués.

4.3 Le potentiel supplémentaire du trafic par containers et caisses mobiles

Pour réduire les nuisances du trafic routier, il faut que le rail conquière de nouvelles parts de marché. Sur la base du point 4.2, il est logique que cela ne se fera ni dans ses secteurs actuels d'excellence, où le rail est déjà largement dominant, ni dans les domaines où ses atouts comparatifs sont les plus faibles, en particulier pour les très courtes distances et les petites quantités. Au demeurant, un transfert sur les courtes distances et les petits volumes n'a qu'un effet marginal de réduction des nuisances, car les nuisances de la route sont grosso modo proportionnelles à la distance parcourue et au poids, respectivement au volume des marchandises transportées.

On en déduit dès lors que la principale marge de progression se situe dans le **trafic de ou vers des sites ayant des volumes relativement importants, sur des distances moyennes ou longues, et qui ne sont pas encore connectés au rail** (car sinon elles utiliseraient déjà le rail).

C'est donc principalement dans les prestations de transport par caisse mobile et par container qu'il y a une marge de progression. Accessoirement, la construction ou la modernisation de certaines infrastructures de raccordement doit être envisagée. De même, l'offre doit être optimisée pour accroître l'utilisation des raccordements existants.

Il s'agit donc de renforcer les possibilités de trafic par caisse mobile et container³.

Le trafic caisse mobile et container peut être perçu comme une concurrence au trafic par wagon complet ou par wagons spéciaux (vrac)⁴. En considérant l'ensemble du système, on arrive plutôt à la conclusion inverse :

³ Container : empilable, par exemple sur un bateau. Caisses mobiles = top de camion, non empilable)

- Le système des caisses mobiles permet de passer sur le rail des trafic dont l'une des extrémité est reliée au rail, mais pas l'autre. C'est donc une valorisation du potentiel des voies de raccordement.
- Globalement, l'augmentation du volume de trafic marchandise ferroviaire permet d'allonger la longueur moyenne des trains, et donc d'accroître la rentabilité.
- Les wagons plats peuvent aussi être utilisées comme des wagons couverts, ou comme des wagons de vrac, pour des besoins saisonniers comme le bois ou les bettraves. Il suffit pour cela de leur mettre dessus l'une caisse mobile adéquate. Le parc de wagon gagne en souplesse (effet de pool).
- Dans certains cas particuliers de voies de raccordement peu utilisées ou raccordées à des tronçons surchargés, utiliser le camion pour 10 ou 20 km permet au train de s'épargner des manœuvres coûteuses ou, encore plus précieux, de libérer des sillons sur des tronçons surchargés. Cette possibilité d'optimisation offre des avantages pour le trafic marchandise, et même pour l'ensemble des trafics.
- Dans certain cas, le système de triage vertical centralisé (une grue déplace des containers entre des trains-navettes) permet un souplesse intéressante pour le trafic éparpillé (container isolés). C'est le projet Hercules.

4.4 Autres points nécessitant des améliorations

Les limites de capacité du réseau ferroviaire sont particulièrement handicapantes pour le trafic marchandises, vu que, tant dans la commande qu'en cas de retard, le trafic de personnes a (presque) toujours la priorité. Pour corriger cela, plusieurs types de mesures doivent être combinés :

- Les investissement dans la construction de voies (tel que ZEB).
- Les investissements dans l'électronique (ECTS 2) pour réduire l'écart entre les trains.
- Les investissement dans du matériel roulant plus rapide (et moins bruyants) pour le trafic marchandise : en effet, les écarts de vitesse entre le trafic de personne longue distante, le trafic régional et le trafic marchandise réduisent fortement le nombre de sillons disponibles.

En outre, la question du bruit produit par le parc de wagons marchandises reste problématique, mêmes si une bonne moitié du parc a été assainie.



Exemple de wagon plat (ici avec deux caisse mobile pouvant chacune être chargée sur un camion) .



Exemple de wagon couvert que l'on charge depuis un quai.

5. Les revendications du PS en matière de transports de marchandises : thèses en conclusions

Nos deux objectifs principaux

- a) Faire passer la quasi-totalité du trafic marchandises de transit sur le rail.
- b) Accroître fortement la part du rail dans le trafic marchandises au départ et/ou à destination de la Suisse.

Le PS Suisse demande que les pouvoirs publics – Confédération et cantons – s’engagent fortement, en tant qu’investisseurs, financeurs, régulateurs et propriétaires d’entreprises ferroviaires.

5.1 Infrastructure et matériel roulant

En matière d’infrastructure et de matériel roulant, il faut poser les bases physiques et techniques d’une capacité et d’une productivité plus élevée.

Concrètement, la Confédération doit financer les investissements dans les domaines suivants :

- 1) Construction de voies supplémentaires pour répondre aux besoins spécifiques du trafic marchandises (notamment goulets d’étranglement est-ouest et nord-sud).
- 2) Amélioration de l’électronique et de l’équipement pour mieux exploiter les voies existantes.
- 3) Création d’un réseau avec suffisamment de places de transbordement des containers entre le rail et la route (maillage territorial), ouvert à toutes les entreprises ferroviaires et routières.
- 4) Modernisation des voies de raccordement (en particulier l’électronique).

La Confédération doit en outre soutenir les CFF pour permettre la modernisation du parc de wagons, de manière à disposer d’un parc de wagons plus silencieux, plus rapide et plus compatible avec le système des containers.

5.2 Exploitation

Comme législateur et autorité de contrôle, la Confédération - parfois en collaboration avec les cantons - doit prendre les mesures suivantes :

- 1) Introduire rapidement la bourse de transit alpin.
- 2) Demander aux CFF d’établir progressivement un cadencage de l’horaire du trafic marchandise.
- 3) Renforcer les contrôles de conformité du trafic routier et exiger une convention collective de travail pour les routiers.
- 4) Réaménager le prix du sillon pour optimiser les capacités ferroviaires, en particulier dans le domaine du transit (selon motion Pedrina 07.3272).
- 5) Mettre sur pied un système qui récompense les clients et les entreprises qui utilisent le rail pour tout ou partie de leurs transports marchandises. A cette égard, plusieurs solutions sont envisageables et doivent être étudiées : par exemple le soutien « à la pièce » du transbordement de containers ou un rabais sur la RPLP pour les entreprises ou groupes d’entreprise utilisant le rail (par analogie avec l’exemption de la taxe CO₂ pour les entreprises qui prennent des engagements volontaires de réductions de leurs émissions).

5.3 Redevances au propriétaire

Comme propriétaire d'entreprise et bailleur de fonds (via la convention de prestations), la Confédération doit :

- 1) Maintenir CFF Cargo en mains publiques, avec vocation de leader du trafic marchandise en Suisse et pour le transit. Le CFF doivent rester une entreprise globale intégrée.
- 2) Ancrer dans la loi le principe selon lequel le trafic marchandises interne (Wagenladungsverkehr) fait partie du service public. Il faut dès lors engager une vaste démarche d'accroissement de la productivité et d'élargissement de l'offre de trafic marchandise en Suisse pour le trafic interne et import/export. Concrètement, il faut assurer viser un potentiel d'augmentation de trafic de 30 % (wagons complets et trafic combiné) aussi en service interne suisse pour l'horizon 2025. Il s'agit d'inverser l'attitude à court terme imposée par l'exigence de résultats immédiats liés à la diminution systématique des coûts (désinvestissements) par une vision de développement et de conquête de nouveaux trafics (nécessitant des investissements).
- 3) Demander aux CFF de proposer aux clients finaux une offre « all-in-one » (train & first+last mile en camion) et contribuer financièrement à cette offre.
- 4) Associer les cantons au maintien et au développement du trafic (raccordements aux zones industrielles, collaboration des ETC). Cet aspect est politiquement très fort dans le cadre d'un développement durable bien compris.
- 5) Assigner à CFF Cargo pour mission de rechercher les coopérations stratégiques avec les partenaires : Par exemple : entreprises internationales pour le transit, chemin de fers concessionnés régionaux pour le regroupement des wagons et groupes logistiques pour les clients.
- 6) Assurer au personnel des conditions de travail compétitives sur le marché du travail et motivantes à long terme (assainissement de la caisse de pensions sans baisse des salaires, avec l'aide de la Confédération).
- 7) Assainir complètement la caisse de pension pour permettre aux CFF de rester un employeur attractif et de pouvoir investir. Bei der ASCOOP soll der Bund gemäss seiner Kapitalbeteiligung einen Anteil an der Sanierung übernehmen, allerdings nur dann, wenn Kantone und Gemeinden ihren Anteil ebenfalls übernehmen.

A cette effet, il faut charger le Conseil fédéral et les CFF d'étudier une telle stratégie.

Cette étude devra en particulier considérer les aspects suivants :

- 1) Etude du potentiel de transfert rail-route grâce à l'extension aux caisses mobiles et container.
- 2) Amélioration des infrastructures physiques et électroniques pour réduire les goulets d'étranglement et les retards du trafic marchandise et poser les base d'un cadencage du trafic marchandise.
- 3) Modernisation de l'électronique des voies de raccordement
- 4) Modernisation du parc de wagon
- 5) Amélioration de l'utilisation des infrastructures (modulation du prix du sillon).
- 6) Création d'un maillage territorial de transbordement de caisses mobile par grue. Les points de transbordement rail-route doivent être considérées comme une partie intégrante de l'infrastructure ferroviaire.
- 7) Meilleurs collaboration entre CFF et les chemins de fers « privés » concessionnés (ETC) pour le trafic par wagon complets (complémentarité, sur l'exemple allemand).
- 8) Elaboration d'instruments économiques d'incitation au trafic caisse mobile : soutien à l'investissement chez les clients ou abaissement du prix du transbordement par exemple. On pourrait imaginer de donner une incitation aux entreprises routières à transborder sur le rail. Il pourrait s'agir d'un système de rabais global sur la RPLP en l'échange de l'engagement passer une part de leurs expéditions par le rail

(analogie à l'exemption de la taxe CO2 pour les entreprises qui prennent des engagements volontaires de réductions de leur émissions).

- 9) Etudes de plusieurs modèles de coopération pour l'exploitation des points de transbordement et pour le last-mile en camion. L'objectifs doit être d'offrir aux clients finaux une offre « all-in-one ». L'étude devra envisager toute une game de solutions. Sur cette base, il faudra clarifier la mission assignée à CFF-Cargo quant à son positionnement en Suisse : cela peut aller d'un positionnement comme logisticien complet, avec ses propres plate-formes de transbordement et ses propres camions, jusqu'à un rôle de simple tractionnaire qui met à disposition les wagons plats et les déplace avec sa fiabilité légendaire. On pourrait aussi imaginer que l'infrastructure de transbordement soit exploité par un joint-venture entre les transporteurs routiers et CFF-Cargo.

Roger Nordmann, 12.12.2008