

Communauté d'intérêts de la ligne Simplon-Lötschberg CISL
Journée des transports en commun, le 31 mai 2002

De quelles possibilités la Suisse romande dispose-t-elle pour alléger le trafic de marchandises au Gothard ?

Partie « chemin de fer »

Exposé de Dr Mathias Tromp,
Président de la Direction générale de BLS Lötschbergbahn AG

« Les marchandises tombent sur la route ; il faut les porter sur le rail »

Ces propos de mon ex-collègue Franz Kilchenmann, ancien directeur de BLS AlpTransit AG, décrit brièvement et clairement que, sans efforts particuliers, il n'est guère possible de transporter des marchandises sur le rail. Nous devons donc, en tant que cheminots, nous efforcer de faire passer les marchandises sur le rail.

« Le trafic est comme l'eau ; il s'écoule partout où il parvient à passer. »

Ces propres propos montrent qu'il est possible, par l'ouverture, le dosage, le blocage ou même la fermeture hermétique de voies, de gérer les courants.

Nous voulons aujourd'hui considérer la question de savoir si le chemin de fer traversant la Suisse romande peut être conçu de façon attrayante et de manière à alléger le trafic de marchandises à travers le Gothard.

1. Situation de départ

Si nous considérons la situation actuelle du trafic, quatre énoncés revêtent une importance déterminante :

1.1 Le trafic à travers les Alpes

En 2000, 173,2 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le rail et sur la route entre Nice et Vienne, dont :

- 53,5 %, soit plus de la moitié, à travers l'Autriche,
- 29,5 %, soit près d'un tiers, à travers la France, et
- 17,0 %, ou presque un sixième, à travers la Suisse.

Deux tiers de ce trafic transalpin, à savoir 64%, ont donc emprunté la route, alors que 36% ont emprunté le rail.

Conclusion

Seule une partie limitée du trafic de marchandises transalpin circule à travers les Alpes suisses.

1.2 Le trafic à travers les Alpes suisses

En Suisse, le trafic de marchandises emprunte essentiellement l'axe du Gothard, aussi bien sur la route que sur le rail. Les chiffres de l'an 2000 en témoignent clairement.

Le chemin de fer détient une part réjouissante du trafic, puisque 70% environ des marchandises transitant par les Alpes ont pu être transportées par rail. Sur un total de quelque 29 millions de tonnes nettes, 21 millions de tonnes ont emprunté le chemin de fer, dont 16,8 millions par le Gothard et 4,55 millions à travers le Lötschberg-Simplon.

L'augmentation de plus de 20% enregistrée en 2001 sur l'axe Lötschberg/Valais –Simplon s'est révélée particulièrement réjouissante après l'achèvement d'une première phase d'aménagement sur la rampe sud du Simplon. En 2002 et 2003, on peut s'attendre à un nouvel accroissement suite à la suppression du blocage nocturne au Simplon.

Conclusion

En Suisse, le rail détient toujours une part importante ; l'axe Lötschberg-Simplon revêt une importance croissante.

1.3 La situation actuelle au Gothard

Alors qu'avant l'incendie qui a dévasté le tunnel du Gothard, on recensait encore 5500 poids lourds par jour ouvrable, on n'en compte plus que 3500 aujourd'hui. Et, en raison de l'interdiction de croisement introduite pour des raisons de sécurité, ceux-ci causent un chaos complet assorti d'embouteillages, de temps d'attente et de mauvaise humeur. A l'exemple de l'eau, les 2000 autres camions se sont rabattus - comme d'ailleurs ceux du Mont-Blanc - sur d'autres canaux traversant les Alpes. En cas d'assouplissement du système de dosage au Gothard et en l'absence de mesures particulières, ces véhicules seront en toute probabilité les premiers à attendre leur tour au Gothard, ce qui n'apportera pas d'amélioration de la situation régionale.

Conclusion

Sans mesures d'accompagnement, il n'est pas possible d'envisager de changement décisif du système routier au Gothard.

1.4 La population souhaite que le trafic emprunte le rail

Depuis 1987, dans le cadre de 12 votations, la population suisse s'est exprimée clairement en faveur du rail et notamment pour un transfert du trafic sur le rail. Le modèle NLFA et le modèle FinöV ont recueilli 63,5% des voix. Et même l'initiative alpine que le Conseil fédéral et le Parlement souhaitaient refuser, a remporté 52,0% des suffrages. En conséquence, à partir de 2008, c'est-à-dire après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, 650 000 poids lourds seulement pourront encore franchir les quatre cols alpins. Cette démarche, reconnue par l'UE, est soutenue par des mesures complémentaires de la Confédération.

Conclusion

Le chemin de fer doit, d'ici 2007, absorber le surplus de trafic et transférer au total environ 1 million de poids lourds sur le rail.

Toutes les entreprises de transport de marchandises sont disposées à y apporter leur contribution, nous, le BLS, tout particulièrement.

2. Le contexte politique

2.1 La libéralisation progresse dans le trafic de marchandises sur rail

Avec les directives bien connues de l'UE 440/91, l'Union Européenne a lancé une libéralisation du trafic de marchandises sur rail. L'objectif est d'introduire la libre concurrence sur le rail afin d'acquérir de nouveaux prestataires ferroviaires capables de rompre avec les anciens monopoles (des chemins de fer d'État) et de permettre ainsi l'échange de marchandises à des prix plus avantageux et dans une meilleure qualité.

A cette fin, chaque entreprise de transport doit avoir la possibilité d'accéder au réseau.

Les antagonistes et protagonistes de la libéralisation débattent au niveau européen de la « bonne solution ». Il y a un an qu'on a promulgué de nouvelles directives prévoyant une étape supplémentaire dans le sens de la libéralisation, p. ex. pour ce qui est de l'accès aux gares de manœuvre ou aux terminaux.

Suite à la réforme des chemins de fer, de même qu'avec l'accord sur le trafic terrestre conclu dans le cadre des contrats bilatéraux, la Suisse a largement prouvé qu'elle était « apte à l'Europe ». L'accès réciproque au réseau et donc, en même temps, la concurrence parmi les chemins de fer, seront ainsi possibles.

Concrètement, cela signifie qu'une entreprise suisse peut, pour certains transports – dans le cas présent, dans le trafic de marchandises –, obtenir l'accès au réseau étranger. Vice-versa, des entreprises d'un pays étranger et de Suisse peuvent aussi circuler dans notre pays sur le réseau des CFF et des autres entreprises de transport titulaires d'une concession (ETC).

Reste à savoir qui, après l'entrée en vigueur des accords bilatéraux en Suisse, fera partie, à long terme, des prestataires ferroviaires. Je préfère ne pas faire de spéculations. Les petits chemins de fer n'ont de chance qu'en se spécialisant et en mettant leurs services spécifiques à la disposition des grands prestataires. En font partie, comme le montrent les exemples de l'étranger, les « chemins de fer portuaires » qui sortent de leur port, les « chemins de fer d'usine » qui quittent leur terrain d'usine ou aussi, ce qu'il reste justement à espérer, un « chemin de fer alpin » comme BLS Cargo AG, qui sortira de son réseau de lignes établi pour se spécialiser dans des services spécifiques et coopérer avec d'autres.

A l'heure actuelle, cet « open access » est pratiqué dans le trafic de marchandises par quelques entreprises de transport ferroviaire, dans le trafic intérieur ou en transit par la Suisse. Il s'agit,

outre CFF Cargo AG, de Lokoop AG, une filiale de MThB, et de BLS Cargo AG, une filiale de BLS Lötschbergbahn AG.

C'est ainsi que BLS Cargo AG circule régulièrement entre Vallorbe et Domodossola, sans emprunter sur un seul mètre les rails de son propre groupe. En 2001, BLS Cargo a fourni environ 30% de ses prestations sur des réseaux de tiers. Tendence à la hausse.

Conclusion

La libéralisation va changer la situation du rail ; de nouveaux prestataires feront apparition.

2.2 Les accords bilatéraux de la Suisse avec ses pays voisins concernant les voies d'accès

Il y a quelques mois, la Suisse a conclu avec l'Allemagne, la France et l'Italie des accords sur l'aménagement de l'infrastructure. Il s'agit en l'occurrence, en Suisse romande, du raccordement au réseau à grande vitesse de France et, en ce qui concerne les nouvelles lignes ferroviaires alpines NLFA, des lignes de desserte au nord et au sud.

En **Italie**, la totalité du réseau doit être adaptée en termes de capacité et de qualité. L'axe du Simplon revêtira en l'occurrence autant d'importance que l'axe du Gothard. Le week-end dernier, précisément, nous avons, à l'occasion d'une réunion de la délégation Simplon à Gênes, pris connaissance de certaines des intentions du Ministère de l'Infrastructure et de la RFI, la division Infrastructure des FS. C'est ainsi que, pour les prochaines années, deux milliards d'euros sont à disposition pour l'aménagement de la ligne Gênes - Simplon, malheureusement pas pour le seul chemin de fer, mais aussi pour la route. Pour l'instant, nous ne nous faisons pas encore de trop grosses illusions.

Sont déterminantes pour les prochaines années, y compris pour la période 2006/2007, avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg :

- diverses améliorations de la qualité sur la rampe sud du Simplon,
- des voies continues pour marchandises en transit dans la gare de Domodossola
- des élargissements du profil sur la ligne Domodossola – Milan
- des améliorations des capacités et de la qualité sur la ligne Domodossola – Novare
- des capacités supplémentaires aux terminaux pour le trafic de manutention de conteneurs et la chaussée roulante

Dans l'accord avec la **France**, on parle aussi du trafic de marchandises. Mais, dans les mesures prévues à l'article 3 de l'accord, aucune mesure n'est consacrée au trafic de marchandises. Dommage.

Seules les deux principales portes, Genève et Bâle, font l'objet de mesures d'aménagement. L'arc du Jura, qui passe par Frasné pour rejoindre Vallorbe et Neuchâtel, y est certes mentionné, mais, à court terme, il se concentre largement sur l'amélioration de l'alimentation en courant dans la région de Mouchard et sur des mesures ponctuelles. Un réaménagement du passage de Delle ou de la ligne de Tonkin au sud du lac Léman n'y est pas mentionné.

L'accord avec l'**Allemagne** apporte davantage d'éléments concrets pour le trafic de marchandises puisqu'il envisage de créer des capacités supplémentaires pour les NLFA, dans un premier temps par une technique de contrôle-commande moderne et, plus tard, par une double voie supplémentaire (quatre voies au total) entre Karlsruhe et Bâle.

Conclusion

Les accords bilatéraux avec les pays voisins prévoient uniquement des travaux d'aménagement pour les accès à l'axe Lötschberg - Simplon. Les traversées du Jura ne sont guère prises en compte et ne se prêtent (malheureusement) qu'à titre complémentaire et de façon limitée au domaine cargo.

2.3 La convention du Simplon

Pour le trafic avec l'Italie, la convention du Simplon revêt une importance particulière. Celle-ci date de 1895 (signée à l'époque par le Roi d'Italie) et arrivera à échéance en 2005, 100 ans après la construction du tunnel du Simplon. Elle doit être entièrement remaniée. Au Conseil des États, Messieurs Béguelin (VD) et Lauri (BE) se sont particulièrement engagés en faveur d'une nouvelle solution. Il s'agit finalement de simplifier la solution, jusque là compliquée, et de l'adapter aux exigences actuelles.

Pour nous, il s'agit notamment d'une automatisation de la ligne et d'une gestion homogène de l'exploitation sur la totalité de l'axe. Sur la base de l'accord de base BLS/CFF de 2001, la totalité de l'axe Lötschberg-Simplon doit, sous la direction des CFF, être contrôlée « sous un même toit » par le BLS à partir de Spiez, de Gümligen (excl.) ou Sierre (excl.) jusque vers Domodossola, c'est-à-dire en incluant la vallée de l'Aare, les NLFA et la ligne de montagne au Lötschberg, le Haut-Valais et la rampe sud, et ce tant au niveau de la planification des besoins que sur le plan opérationnel. Les travaux correspondants ont été engagés au sein du BLS et sont en partie déjà en cours de réalisation.

Conclusion

La nouvelle convention du Simplon, valable à partir de 2006, doit contribuer pour une part essentielle à améliorer la gestion au Simplon. Les chemins de fer suisses s'y préparent.

2.4 Les décisions de la Confédération en matière de transfert

En vue de promouvoir la politique de transfert des transports, le Parlement a voté un crédit cadre de 2,8 milliards de francs pour 10 ans. Les premières contributions ont été versées notamment afin de réduire le coût des tracés et/ou de soutenir directement le trafic combiné. Même les terminaux de l'étranger et le nouveau matériel roulant bénéficient d'un soutien financier.

Dans le cadre du premier rapport sur le transfert des transports, les Conseils ont, au cours des dernières semaines, pris connaissance des premiers résultats.

Nous espérons que ces fonds seront répartis équitablement et n'engendreront pas de nouvelle distorsion de la concurrence. Les exigences posées ces derniers temps pourraient cependant laisser présumer une telle tendance. Nous sommes néanmoins très reconnaissants à l'Office fédéral des transports, au DETEC et aux Parlementaires de veiller particulièrement à ce que toutes les parties soient traitées à égalité. La Confédération n'est pas seulement le propriétaire des CFF, elle en est aussi, et surtout, le régulateur.

Conclusion

Les moyens nécessaires au transfert des transports sont disponibles.

3. L'infrastructure

En Suisse, l'infrastructure des chemins de fer est déterminée en grande partie par la Confédération et, dans certaines limites, par les cantons. Sans crédit, aucun aménagement ne peut avoir lieu.

Aux CFF, on peut noter, outre les gros projets tels que « Rail 2000 », les accords de prestations quadriennaux. Le nouvel accord conclu pour les années 2003 à 2006 est actuellement en cours de délibération au Parlement.

Pour ce qui est du BLS, il s'agit d'accords spécifiques à des projets ou (malheureusement) seulement de contrats annuels.

L'infrastructure est déterminante là où les trains de marchandises peuvent circuler.

3.1 Projets d'infrastructure des CFF spécifiques aux marchandises en Suisse romande

Les CFF m'ont fourni toute une liste de projets d'aménagement en Suisse romande. Y figurent des projets tels que le nouveau tracé de ligne entre Yverdon et Auvernier, un nouveau poste d'aiguillage à Delémont, une troisième voie entre Coppet et Genève. Mais aucune démarche particulière n'est prévue en faveur du trafic de marchandises. Il faudra s'attendre à des problèmes de capacité pour le trafic de marchandises, en particulier au pied sud du Jura.

Conclusion

Il existe de nombreux projets d'aménagement et d'extension. A court terme, des changements ne sont guère possibles. Si la Suisse romande souhaite fixer de nouvelles priorités, elle devra le faire dans le cadre de la 2^e étape de Rail 2000 ou dans le cadre du prochain accord de prestations avec les CFF. Les traversées du Jura pourraient constituer un thème d'actualité.

3.2 Le corridor de ferroutage au Lötschberg

Le 11 juin 2001, le corridor de ferroutage continu reliant Fribourg-en-Brigau à Novare a enfin pu être mis en service. Sur la rampe sud du Simplon, toutefois, en partie seulement, avec encore des blocages nocturnes et d'importantes contraintes opérationnelles.

Pour des raisons de coûts et au vu des NLFA, seule une partie des voies a été équipée du grand profil. Les convois ferroutés doivent donc circuler en slalom, ce qui limitera les capacités.

Grâce au plus grand profil, il a déjà été possible de transporter l'année dernière plusieurs trains avec conteneurs High Cube ainsi que des poids lourds à gabarit élevé. Les tonnes nettes transportées ont désormais augmenté de 4,5 millions, soit de plus de 20%.

A partir de la fin 2002, l'Italie doit pouvoir augmenter progressivement sa qualité et ses capacités. A l'heure actuelle, entre 40 et 45 trains marchandises circulent au Simplon, dont plus de 80 à 85% en provenance du Lötschberg et 15 à 20% en provenance de Lausanne. Les capacités atteindront alors 60 à 65 trains marchandises environ par jour.

Conclusion

20 à 25 trains supplémentaires par jour seront possibles à moyen terme.

3.3 Les NFLA au Lötschberg

Les travaux du tunnel de base progressent bien. En avril 2002, plus de 50% de tous les tunnels et galeries avaient déjà été creusés. On travaille actuellement à une dizaine de points.

Les travaux progressent si bien que certains politiciens veulent avancer l'inauguration de six mois, la prévoyant pour décembre 2006 au lieu de mai 2007. Il n'est pas encore possible de prendre une décision définitive. Cette dernière pourra être prise au plus tôt à la fin 2004, lorsque les travaux auront davantage progressé et que la technique ferroviaire aura été planifiée dans le moindre détail.

Un nouvel aménagement de la double voie ainsi que le raccordement du Moyen-Valais sont possibles en tant que nouvelles étapes. Si les travaux pouvaient être poursuivis immédiatement, d'importantes contributions pourraient être économisées.

Conclusion

Les NFLA au Lötschberg seront en service en mai 2007 comme prévu. Nous, en tant que futur exploitant d'infrastructure et entreprise de transport, devons cependant nous préparer dès aujourd'hui à une mise en service à la fin 2006.

4. Les entreprises du trafic de marchandises

Avec toutes ces conditions cadres ainsi qu'avec l'extension de l'infrastructure, c'est maintenant au tour des entreprises de transport de marchandises d'apporter leur contribution.

Le nouveau règlement introduit par la réforme des chemins de fer permettra une concurrence raisonnable. On pourra alors tout à fait envisager une coopération entre concurrents dans le domaine opérationnel, comme c'est le cas pour la route. Même si BLS Cargo AG doit entrer en scène sur le marché avec de nouveaux partenaires, comme DB Cargo AG, elle continuera d'entretenir une étroite collaboration avec CFF Cargo SA dans le domaine opérationnel, conformément à l'accord de base.

La chaussée roulante, dont est responsable Ralpin, une société constituée des CFF, du BLS, de Hupac et de FS/Trenitalia, a bien progressé. BLS Cargo est responsable du service ferroviaire.

Actuellement, 7 paires de trains avec 19 places assises circulent chaque jour entre Fribourg et Novare, proposant ainsi 65 000 places par an. Au cours des dernières semaines, le degré d'occupation a atteint environ 75%. Une extension est prévue de manière à atteindre, dans un premier temps, 105 000 places assises et, plus tard, 150 000 places.

En 2001, le BLS a réussi à accroître de plus de 55% (12% l'année précédente) les prestations de transport dans le trafic de marchandises. Il opère désormais aussi entre Cornaux et l'Italie, entre Cornaux et Bâle ainsi que dans le transit entre Vallorbe et Domodossola via Lausanne.

Conclusion

Les CFF sont le leader du marché en Suisse, en Suisse romande. Le BLS domine sur l'axe Lötschberg - Simplon et opère aussi de plus en plus en Suisse romande.

5. Évaluation totale

Les conditions cadres politiques d'un transfert du trafic sont très bonnes à l'échelle de la Suisse, mais elles doivent encore être améliorées sur le plan international.

Le libre marché du trafic de marchandises donnera naissance à de nouveaux prestataires, ceci dans l'intérêt du client et du pays.

Les jalons ont été posés pour un accroissement important et durable du trafic de marchandises sur l'axe Lötschberg - Simplon. La réalisation rapide permettra au Conseil fédéral de tenir ses promesses vis-à-vis de la population, de confirmer ses accords avec l'UE et de mettre ses décisions en pratique.

En Suisse, l'infrastructure sera très bien aménagée ; en Allemagne et en Italie, divers efforts sont en cours. Nous espérons que nos voisins pourront répondre à nos attentes.

En raison de la politique internationale actuelle, les traversées du Jura ne pourront contribuer à un transfert du trafic à proprement parler de la route au rail. Ces capacités servent simplement à compléter le trafic de transit.

Suite à la nouvelle réglementation des trains IC, le pied sud du Jura se transformera en un goulet d'étranglement pour le trafic de marchandises.

Conclusion

- un allègement décisif de l'axe du Gothard est possible avant tout avec un axe Lötschberg – Simplon renforcé.
- Tout autre soutien est positif, mais ne peut qu'apporter une contribution ponctuelle.
- Les jalons du transfert ont été posés ; mais chaque chose a besoin de temps !