

# OUESTRAIL.

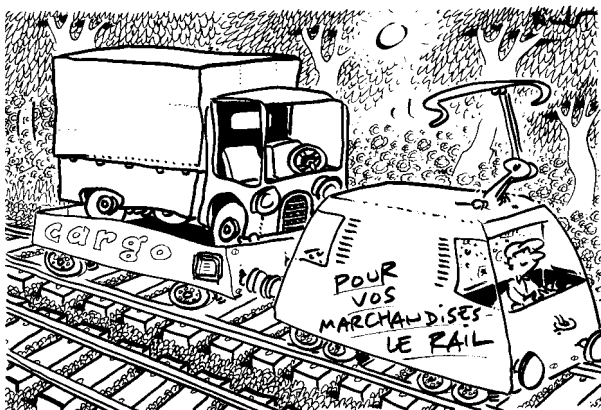
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES ■ FÜR LEISTUNGSFÄHIGE ZUGVERBINDUNGEN

**EMBARGO 6 mars 2006 14h00**

## Conférence de presse du 6 mars 2006

**Trafic marchandises:  
gros risques de report sur la route selon une en-  
quête de l'association OUESTRAIL**

**AVANT FOCUS**



**APRES FOCUS**



**OUESTRAIL**

Rue du Brise-vent 5 / 2800 Delémont / Tél.: 032 423 39 15 / ouestrail@bluewin.ch

# Communiqué de presse

## Trafic marchandises: gros risques de report sur la route selon une enquête d'OUESTRAIL

**OUESTRAIL**, l'association de défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale, a effectué une enquête auprès d'une soixantaine de clients de CFF Cargo. Pour la plupart, ces clients étaient menacés de ne plus être desservis par CFF Cargo, malgré le fait que la desserte par rail soit une condition de survie pour certaines entreprises. Suite à la vague de protestations qui a suivi l'annonce du projet FOCUS de réduction des prestations par CFF Cargo, la plupart de ces clients bénéficieront finalement d'une solution de rechange. Mais la colère gronde et les risques sont grands de voir de plus en plus d'entreprises se tourner vers la route pour transporter leurs marchandises.

**Delémont, le 6 mars 2006.** Pour OUESTRAIL, l'association de défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale, CFF Cargo a pris un risque considérable en annonçant à fin octobre 2005 la réduction de près de la moitié des points de service permettant le transport des marchandises par le rail. Cette annonce a levé un vent de panique auprès de la clientèle des CFF. Devant l'ampleur des critiques, CFF Cargo a en grande partie dû revoir son projet de démantèlement. Ainsi, si le réseau de base passe bel et bien de 510 à 323 points de service, le nombre de solution "flexibles", estimé à 50 dans le projet original, s'élève finalement à 170. OUESTRAIL souligne toutefois que dans la solution "flexible", le point de service est bel et bien supprimé, même si la desserte du client concerné est maintenue. Il s'agit donc d'avantage d'un sursis que d'une solution durable. De l'aveu même de CFF Cargo, le projet FOCUS dans sa version définitive aura pour effet d'engendrer plus de 100'000 trajets supplémentaires par camion chaque année.

L'enquête réalisée par OUESTRAIL auprès d'une soixantaine de clients de CFF Cargo met en évidence un mécontentement grandissant avec à la clé une tentation réelle de passer à la route.

Pour l'association OUESTRAIL, une telle évolution serait en totale contradiction avec les objectifs de transfert de la route au rail du trafic marchandises. Aujourd'hui déjà, la tendance n'est pas favorable au rail. Ce dernier achemine à peine un quart des 26 milliards de tonnes-kilomètres transportées chaque année en trafic interne et sa part de marché ne cesse de diminuer au profit de la route.

Le Conseiller d'Etat vaudois François Marthaler, Président de la Conférence des Directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO), a souligné les effets indésirables d'une telle évolution: engorgements routiers, pollution de l'air, bruit et insécurité routière.

Quant au Président de l'association OUESTRAIL et Conseiller aux Etats Pierre-Alain Gentil, il s'est prononcé en faveur de conditions cadres permettant au rail de concurrencer efficacement la route sur le plan des tarifs (problème du coût des sillons). Il a également demandé à CFF Cargo de se montrer résolument conquérant notamment par l'innovation et un meilleur service à la clientèle.

---

Rens. complém.: Pierre-Alain **Gentil**, Président OUESTRAIL et Conseiller aux Etats (079 250 37 11); François **Marthaler**, Conseiller d'Etat du canton de Vaud (079 750 75 26) et Jean-Claude **Hennet**, secrétaire général OUESTRAIL (032 423 39 15 et 079 250 86 64)

***Résumé de l'intervention de François Marthaler, président de la CTSO, Conseiller d'Etat, chef du département des infrastructures du canton de Vaud***

**A. Efforts des cantons pour le trafic marchandises sur le rail**

Partout où ils disposent d'une compétence décisionnelle ou normative, les cantons ont toujours manifesté leur appui au transfert des marchandises sur la rail: transport des déchets, des matériaux pierreux (graviers, roches), aménagement du territoire et pôles de développement économique, etc.

**B. Le projet FOCUS a surpris tout le monde**

Alors que la convention passée entre la Confédération et les CFF stipule que les cantons sont consultés sur toute modification sensible des prestations fournies, le projet Focus n'a fait l'objet que d'une information sommaire des cantons. Les demandes d'explication de la CTSO sont demeurées sans réponses précises.

**C. On peine à voir la cohérence avec les autres politiques fédérales**

La Confédération défend avec énergie un fonds d'infrastructures qui vise un développement des transports publics dans les agglomérations et une suppression des goulets autoroutiers. Par ailleurs, le DETEC (appuyé fermement par les cantons!) vient d'annoncer un plan de lutte urgent contre les micro-particules (PM10), dont on sait la part prépondérante qui est imputable au trafic poids lourds. On comprend mal le soutien apporté à un projet qui accroît le trafic routier et la pollution atmosphérique!

**D. FOCUS et le développement durable**

Depuis les années 50, le volume des transports de marchandises croît bien plus rapidement que le PIB, ce qui n'est assurément pas durable. Par ailleurs, si la fin du pétrole n'est pas à redouter avant un siècle, les spécialistes du « peak-oil » nous indiquent que, dès 2008 (demain!), la production déclinera inexorablement de 2-3% par an. Cette situation - si elle se confirme - va créer la plus phénoménale bulle spéculative (personne ne pariera plus sur une baisse des cours!) et entraînera les cours du pétrole vers des sommets que les économistes renoncent à estimer... Est-ce bien le moment de remettre les marchandises sur la route?

**E. La convention de prestations des CFF doit rectifier le tir!**

Le projet de convention entre la Confédération et les CFF pour la période 2007-2010 prévoit un fort accroissement de la part du rail dans le trafic de transit des marchandises, mais un maintien minimaliste des prestations en matière de trafic intérieur par wagons complets. Par ailleurs, CFF Cargo affirme que « Focus a jeté les bases d'une nouvelle croissance du trafic intérieur ». Les cantons veilleront à ce que cette ambition se traduise dans la convention de prestations, puis... dans les faits!

## **Résumé de l'intervention de Jean-Claude Hennet, secrétaire général de l'association OUESTRAIL**

### **1. L'enquête**

L'enquête a été réalisée auprès d'une sélection de 60 entreprises clientes de CFF Cargo selon le critère géographique et de la taille des entreprises. Ces soixante entreprises ont reçu un questionnaire puis ont été contactées par téléphone.

### **2. L'objectif**

L'objectif de l'enquête réalisée par OUESTRAIL peut être résumé comme suit:

- ➔ Mieux connaître la réalité du trafic marchandises interne
- ➔ Prendre la température des relations entre CFF Cargo et ses clients, selon l'appréciation de ces derniers
- ➔ Comprendre ce qui fidélise ou au contraire éloigne les entreprises de CFF Cargo

### **3. La méthode**

Les renseignements ont été collectés au moyen d'un questionnaire. Dans la plupart des cas, l'enregistrement du questionnaire a été accompagné d'un ou de plusieurs entretiens téléphoniques. Par ailleurs, afin d'éviter de porter un jugement sur des impressions hasardeuses, les entreprises consultées ont été invitées à qualifier quatre prestations de CFF Cargo.

### **4. Les résultats**

#### **L'enquête "qualitative"**

Partant de l'idée que l'on parle davantage des trains qui arrivent en retard que de ceux qui arrivent à l'heure, nous avons demandé aux entreprises sondées de porter une appréciation portant sur

- ➔ La mise à disposition des wagons (ne concernent pas tous les clients)
- ➔ La politique tarifaire
- ➔ La facturation
- ➔ Les contacts commerciaux

Le résultat est à l'image de l'impression laissée par le projet FOCUS: le nombre de clients très mécontents est plutôt faible. Il convient toutefois de garder à l'esprit que les clients n'ont d'autre choix que de s'accommoder des conditions imposées par CFF Cargo ou de passer à la route, ce qui serait quasi impossible pour certains clients.

#### **"Tonalité" des entretiens**

Les clients sont souvent désabusés et ont souvent au moins un motif d'insatisfaction important. Le projet FOCUS a créé une grande insécurité et tous ne connaissent pas encore la décision définitive de CFF Cargo.

#### **Solution flexible = précarité et sursis**

Les solutions flexibles signifient bel et bien la fermeture du point de service. Autrement dit, la desserte n'est maintenu que pour un client, sans garantie de durée.

#### **L'effet domino**

Les effets en cascade du projet FOCUS ne semblent pas avoir été étudiés par CFF Cargo. L'attribution d'un marché de 10'000 tonnes par année entre Genève et Tavannes constitue pourtant un exemple éloquent (cf. point 3.6).

#### **Les volumes**

Alors que la répartition modale rail – route n'évolue pas favorablement au rail, ce sont l'équivalent de 100'000 camions qui passent à la route, sans compter la perte de nouveaux marchés par la fermeture de 200 points de service. Comment CFF Cargo peut-elle dès lors affirmer avoir posé les bases pour s'approprier une plus grande part du marché (cf. également graph 1)?

# Marché intérieur en trafic marchandises

## Constats et propositions en relation avec l'enquête réalisée auprès de 60 clients de CFF Cargo

### 1 Constats

Les débats récents déclenchés par le projet FOCUS ainsi que l'enquête réalisée auprès d'une soixantaine de clients de CFF Cargo par l'association OUESTRAIL amènent cette dernière aux constats suivants:

#### 1.1 Répartition modale: la route gagne du terrain

En dépit des communications excessivement optimistes régulièrement diffusées par CFF Cargo et la Confédération, l'évolution de la répartition modale entre le rail et la route – marché interne et transit - n'est pas favorable au chemin de fer (cf. graph 2).

Sur le marché suisse, le volume exprimé en tonnes-kilomètres s'est multiplié par quatre pour la route tout en restant stable pour le rail ces trente dernières années (cf. graph 1).

Même en trafic de transit (cf. graph 3), l'évolution n'est pas favorable au rail, bien que la part de ce dernier soit le 63% de ce marché, ce qui est excellent par rapport à la France (23%) et à l'Autriche (27%).

#### 1.2 La Confédération "force" sur le trafic de transit, mais ce dernier ne représente que le quart du marché!

La Confédération privilégie le transfert modal de la route au rail pour le trafic de transit. En terme de subventions, la Confédération investi 3,5 ct par tonne-kilomètre en trafic de transit mais 1 ct seulement par tonne-kilomètre en trafic interne.

Ce choix est discutable dans la mesure où le trafic de transit ne représente que le quart du marché global, soit environ 7 milliards de tonnes-kilomètres contre 26 milliards de tonnes-kilomètres pour le marché interne.

Malgré ce choix et les objectifs constitutionnels en matière de transit alpin, soit un plafonnement à 650'000 camions d'ici à 2009, ce sont encore 1,2 million de camions qui traversent les Alpes.

Pour rappel, la Loi fédérale du 8 octobre 1999 visant à transférer sur le rail le trafic de marchandises à travers les Alpes (Loi sur le transfert du trafic) dit notamment: "Afin de protéger la zone alpine, la Confédération s'emploie, en collaboration avec les cantons, les chemins de fer et ses partenaires européens, à transférer progressivement sur le rail le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes" (article 1). Et la loi précise à l'article 2: "un objectif de l'ordre de 650 000 courses annuelles s'applique au trafic lourd de marchandises à travers les Alpes restant sur les routes de transit de la région alpine; il doit être atteint le plus rapidement possible, au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg". Autrement dit d'ici à 2009 puisque le tunnel du Loetschberg sera ouvert en 2007.

#### 1.3 La Confédération persiste et signe

Face aux constats qui précèdent, on pourrait penser que la Confédération envisage des mesures correctives, pour atteindre l'objectif de transit d'une part, pour améliorer la part du rail en marché suisse d'autre part. Hélas, à lire le projet de nouvelle convention sur les prestations CFF, on constate une volonté de maintenir un cap pourtant peu prometteur. A l'article 9 du projet de nouvelle convention sur les prestations, au chapitre "Orientation stratégique du trafic-marchandises", on peut lire ceci: *CFF Cargo poursuit systématiquement la stratégie de transit engagée (production transfrontalière à guichet unique) et augmente rapidement son volume de transport en trafic transalpin. En trafic par wagons complets (TWC), CFF Cargo propose une offre couvrant*

*tout le territoire national dans le cadre d'une exploitation auto-financée, offre axée sur les besoins des chargeurs."*

#### **1.4 CFF Cargo avance à reculons**

Malgré une évolution de la répartition modale peu favorable au rail, CFF Cargo réduit ses prestations. *Ce n'est pas grave*, disent ses responsables. *Nous réalisons 80% de nos affaires avec 120 clients*. Soit, mais le 20% du marché restant représente tout de même un volume annuel de 400'000 camions. Est-ce tellement négligeable? Par ailleurs, le projet FOCUS dans la version finale engendrera tout de même un trafic supplémentaire de 100'000 camions par année.

#### **1.5 Mécanismes financiers pervers**

Dans le cadre de l'enquête OUESTRAIL, plusieurs clients ont relevé que depuis une année la taxe pour le trafic combiné non accompagné (TCNA) pénalise perversement le rail en ce sens qu'elle n'est ristournée que si le camionneur effectue « l'équivalent » en taxe RPLP...

#### **1.6 CFF Cargo insécurise ses clients**

Le 28 octobre 2005, CFF Cargo annonce la suppression de 650 postes au sein de son entreprise ainsi que la fermeture de près de la moitié des points de service, laissant toutefois entrevoir la possibilité de trouver des solutions "flexibles" pour une cinquantaine de clients. Cette manière de procéder de CFF Cargo était-elle une stratégie délibérée, destinée à tester la réaction des clients, ou une erreur monumentale? Toujours est-il que quatre mois plus tard, ce sont 170 solutions flexibles qui ont été concédées et non pas 50 comme prévu initialement. L'immense majorité des clients jugent dès lors acceptable le dispositif retenu, mais gardent un goût amer de l'exercice. Il faut à cet égard tenir compte que de nombreux clients sont dépendants du rail de par leurs installations qui ne seraient pas adaptées à un trafic routier.

#### **1.7 CFF Cargo "snobe" les petits clients**

On croit volontiers que CFF Cargo mise principalement sur ses gros clients. Car le mécontentement est perceptible auprès des petites et moyennes entreprises. Certes, la réalité de ces dernières est extrêmement variée et rend dès lors ce marché assez compliqué. Cela dit, plusieurs clients se plaignent principalement de la difficulté d'obtenir les wagons nécessaires à leur activité, de la pauvreté des contacts commerciaux directs, des conditions tarifaires et enfin de tracasseries administratives via notamment la facturation (cf. également le résultat de l'enquête qualitative réalisée auprès d'une soixantaine d'entreprises).

L'impression qui se dégage ici est que ce n'est pas le prestataire qui prospecte des clients mais les clients qui implorent le prestataire de bien vouloir répondre à leur demande! En somme, sans les clients, tout irait bien à CFF Cargo!

#### **1.8 Transfuges potentiels du rail à la route**

En l'état actuel de la situation, et pour autant que l'entreprise concernée ne soit pas dépendante du rail au vu de ses installations, il existe un risque réel d'hémorragie des clients du rail en faveur de la route. La gestion du projet FOCUS n'aura fait que d'accentuer ce risque.

## **2 Propositions**

En l'état actuel du dossier, l'association OUESTRAIL émet les propositions suivantes:

### **2.1 Pour un véritable débat politique**

Par le hasard du calendrier – ou non sait-on jamais! – l'annonce du projet FOCUS à fin octobre 2005 précédait de peu les débats budgétaires des Chambres fédérales. Or contrairement à ce qu'affirme CFF Cargo, le débat parlementaire n'a pas tranché cette question à tout jamais. La discussion a été largement escamotée et la confirmation de la réduction en 2006 de la subvention visant à promouvoir le trafic de marchandises dans le secteur des wagons complets n'a été

acquise que par des résultats serrés, soit 25 voix contre 17 au Conseil des Etats et 103 voix contre 82 au Conseil national.

## **2.2 Pour des conditions cadres favorables au rail**

Le débat provoqué par le projet FOCUS a mis en lumière, en matière de trafic marchandises, la précarité du marché interne par rapport au trafic de transit. Cette situation devra être corrigée au plus vite.

Naturellement, les efforts entrepris pour effectuer par chemin de fer l'essentiel des quelque huit milliards de tonnes-kilomètres qui traversent la Suisse doivent se poursuivre. Mais il convient de produire un effort analogue afin que les quelque 27 milliards de tonnes-kilomètres du marché intérieur soient transportés par chemin de fer chaque fois que cela est possible.

## **2.3 Valoriser les installations**

Au cours des trois dernières décennies, la Confédération a dépensé des centaines de millions de francs pour la promotion du transport de marchandises par le rail dont 15 millions de francs par an pour subventionner les investissements dans les raccordements privés et des dizaines de millions pour essayer de maintenir des tarifs ferroviaires concurrentiels (contribution pour l'abaissement du prix du sillon, qui prendra fin en 2008).

Si ces efforts ne se poursuivent pas, alors l'argent dépensé au cours des années passées constituera un gaspillage insensé.

## **2.4 Pour une entreprise conquérante**

Certes, sur courte et moyenne distances, il est souvent plus facile et moins cher de transporter une marchandise par route que par rail. Mais pour la société, ce choix se traduit par une augmentation des nuisances qui sont notamment les engorgements routiers, la pollution de l'air, le bruit et l'insécurité routière.

Si l'on prend en compte le coûts de ces nuisances pour la société, alors le transport par rail se justifie à nouveau. Dès lors, au lieu d'abandonner ces marchés, CFF Cargo doit miser sur l'innovation, en investissant massivement dans le développement de ses prestations et dans la recherche.

### **3 Projet FOCUS - sélection de cas**

L'association OUESTRAIL a étendu son offre à une soixantaine d'entreprises. Trente exemples sont illustrés dans un tableau séparé. La particularité de ces trente exemples réside dans le fait que tous auraient perdu leur desserte si le plan initial du projet FOCUS avait été mis en œuvre, et tous à une ou deux exceptions près sont aujourd'hui au bénéfice d'une solution flexible. En outre, quelques cas sont illustrés ci-après de manière plus détaillée.

#### **3.1 Nestlé Suisse SA Broc (FR) (Broc TPF)**

Fabrique de chocolats desservie depuis sa création par une voie industrielle à écartement métrique. Les wagons CFF sont acheminés par bogies porteurs, un système qui permet d'écouler annuellement plus 24'000 t (700 wagons) de chocolats et de matières premières (cacao, sucre, etc.). Le système donne entièrement satisfaction à Nestlé au point que la chaîne de production se termine directement dans les wagons, wagons (frigorifiques) qui sont ensuite acheminés chaque jour et même plusieurs fois par jour vers les centres de distribution de Suisse ou de l'étranger. Si CFF Cargo n'admet plus le point de chargement de Broc Usine, l'usine devra investir quelques millions pour reconfigurer la chaîne de production en fonction du camion (augmentation de 1000 camions par an). Elle souhaite fermement le maintien de la desserte comme les chemins concernés (CFF et TPF) d'ailleurs. Si, aujourd'hui, une desserte n'est pas arrêtée, c'est en raison d'un différend entre CFF et TPF, portant sur le libre accès entre Romont et Bulle et ses conditions d'application. Une situation observée avec un sourire narquois par les camionneurs...

#### **3.2 Usine de traitement de déchets de Cottendard (Colombier)**

L'usine de traitement de Cottendard est reliée par une voie industrielle de 300 m à la ligne Neuchâtel-Les Verrières. Elle charge aussi des containers en gare de Colombier. Le projet FOCUS prévoyait la suppression de ces deux points de chargement. Le tonnage porte sur 25'000 t (600 wagons). Passera-t-il à la route (1300 camions/an) ? La desserte ferroviaire a été construite dans les années 80 pour Fr 700'000.- et subventionnée à hauteur de Fr 200'000 La société se propose de l'utiliser davantage encore pour décharger le point de Colombier pour des raisons de nuisances de voisinage. Tout récemment les CFF ont décidé de maintenir la desserte de l'usine chaque jour mais en supprimant le point de chargement d'ACTS en gare de Colombier. L'usine est satisfaite.

#### **3.3 Transport du bois**

Dans la Vallée de Tavannes et du Vallon de St Imier, CFF Cargo veut fermer au trafic du bois les gares de Moutier, Court, (Malleray-Bévilard déjà fermée), Reconvilier, Tavannes, (Sonceboz, déjà fermée), Courtelary, et St-Imier. Ils proposent aux chargeurs de bois, aux communes et associations forestières concernées d'aller charger à Péry-Reuchenette (site de Rondchâtel), parfois à 15-20 km des lieux d'abattage et de stockage. Exemple frappant de contradiction écologique.

Dans le canton de Vaud, on a proposé à des chargeurs de bois de la région de Chatillens d'aller charger à plus de 15 km à Renens ! En imposant de telles distances, les CFF poussent progressivement leurs clients vers la solution routière intégrale.

#### **3.4 Port Franc de Martigny SA (Martigny-Bourg)**

Le point de service est maintenu (150 m de voie industrielle) mais la qualité de la desserte s'est considérablement dégradée depuis que la gestion des wagons isolés dépend des CFF seuls. Autrefois, l'entreprise Martigny-Orsières assurait la desserte deux fois par jour. Maintenant la desserte journalière peut être remise en cause au profit d'une desserte dite « flexible », un certain nombre de fois par semaine. Un tonnage de 25000 t est en question. Quant aux contacts commerciaux de CFF Cargo, ils sont devenus très rares ou difficiles avec de nombreuses erreurs de décomptes. Un report rail-route est, dans ce cas à craindre. C'est loin d'être le seul.

### **3.5 Celtor SA (Tavannes) / Kebag AG (Granges Sud)**

Celtor, entreprise de traitement de déchets, ne dispose pas de voie de raccordement. Elle a confié ses transports entre Tavannes, La Chaux-de-Fonds et Glovelier aux Chemins de fer du Jura (trafic combiné rail-route fonctionnant à satisfaction). Pour les usines du plateau suisse (Frauenfeld et Winterthur), elle a passé, jusqu'ici, contrat avec ACTS, partenaire de CFF Cargo, pour des transports de l'ordre de 20'000 t/an. Depuis peu, les tarifs sont devenus dissuasifs pour certaines destinations. D'anciens et de nouveaux marchés ont passé à la route d'autant plus que le point de chargement des containers ACTS ne sera plus Tavannes mais Reuchenette-Péry à plus de 10 km (contre 2,5 jusqu'ici)

Granges Sud ne sera plus dans le réseau de base de CFF Cargo. Néanmoins l'usine de traitement d'ordures Kebag AG relié au rail à proximité de cette station sera desservie selon une solution flexible. En d'autres termes, Granges Sud n'est plus une gare ouverte au trafic général des marchandises. On ne dessert plus des gares, mais des clients sélectionnés ! Petite nuance qui a toute son importance.

### **3.6 Celtor: Genève – Tavannes par camion**

A fin 2005, Celtor (Tavannes) a mis en soumission un transports d'ordures entre Tavannes et l'usine d'incinération des Cheneviers à Genève avec retour des machefers. La société ACTS (transport combiné rail-route), a soumissionné. Elle a proposé une solution combinée rail et route à l'aide de conteneurs spécifiques. 10'000 tonnes étaient en jeu. Elle n'a pas été retenue car l'offre était trop chère par rapport à une solution routière de bout en bout. Or le surcoût était essentiellement dû au fait que les dessertes routières initiales et terminales usine-gare étant trop longues, donc trop chères. Le remplacement de Tavannes par Reuchenette-Péry à 10 km a constitué un facteur déterminant. Cet exemple plaide pour le maintien ou la construction de voies industrielles et quand ce n'est pas possible que les distances routières d'extrémité soient le plus courte possible. Sinon, le transport routier de bout en bout est en général meilleur marché.

### **3.7 Von Roll SA Choindez (Choindez)**

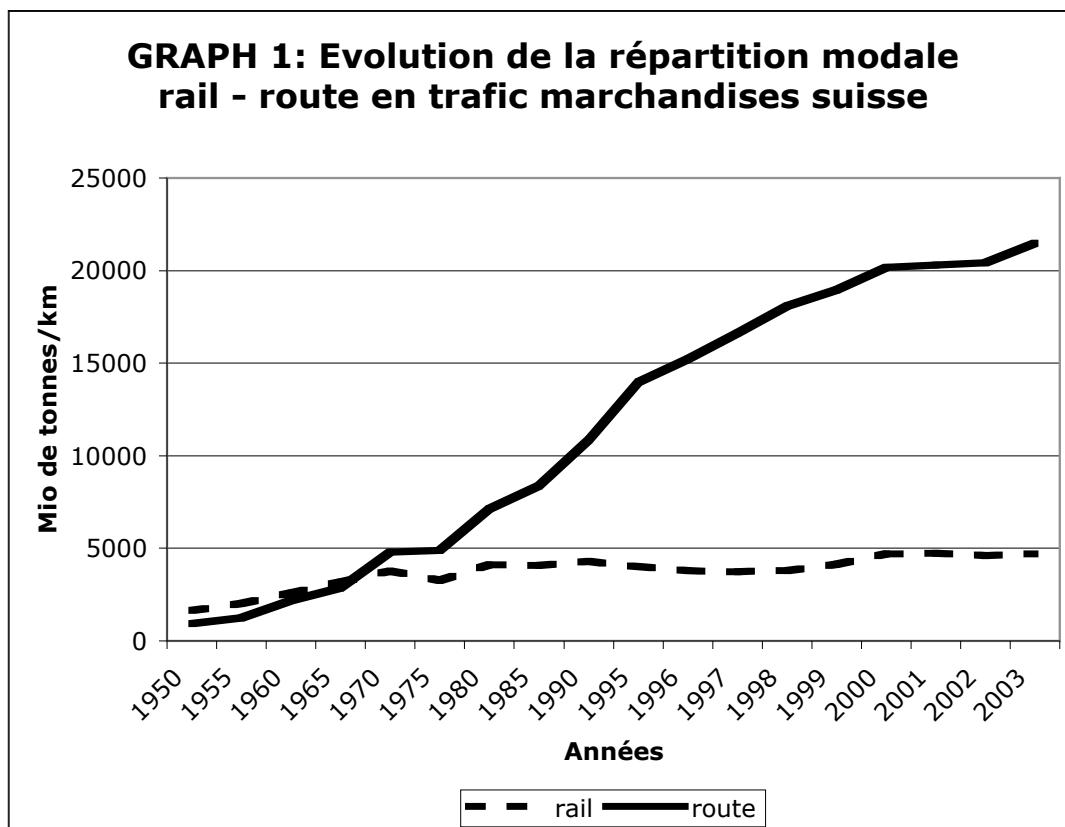
Le point de Choindez n'est plus dans le réseau de base de CFF Cargo. Pourtant en moyenne annuellement 30 à 35'000 t sont transportées par le rail (800 wagons de produits ferreux, de sable et d'huiles). Ses voies industrielles sont constitutives des chaînes de traitement et de production. En cas d'abandon, des problèmes très sérieux se poseront. Aujourd'hui l'usine a l'assurance d'une desserte flexible mais les modalités de celle-ci feront encore l'objet de discussions

### **3.8 Résultat de l'action de Fenaco**

La gare de Cugy (FR) n'est plus dans le réseau de base de CFF Cargo. Pourtant, on y charge et décharge annuellement 550 wagons représentant un tonnage de 25'000 t (avec les betteraves). L'association Fenaco, dont dépend le centre agricole de Cugy, a obtenu une desserte flexible. Son action a aussi porté sur les centres de Bussy-Chardonney (VD), St-Aubin (NE), Les Hauts-Geneveys (NE) et Courtepin (FR). Le cas de la Fenaco/ Landi illustre le fait que les grands clients de CFF Cargo ont pesé d'un poids certain dans l'augmentation d'une centaine de dessertes dites flexibles.

### **3.9 Beton Worblaufen AG (Worblaufen)/ Fabrique de carton de Deisswil SA (Deisswil)**

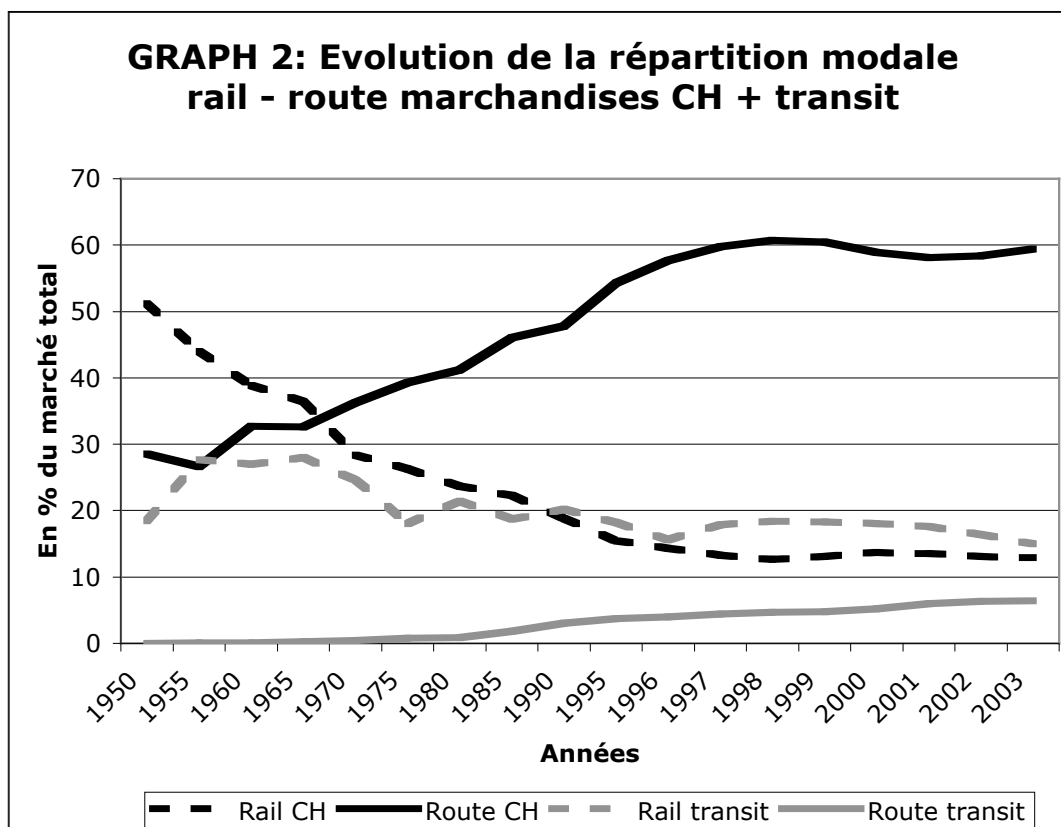
Centrale à béton desservie par une voie industrielle de 200 m depuis la ligne RBS Berne-Worblaufen-Worb. Selon le projet FOCUS, cette desserte était initialement supprimée. Elle permet d'acheminer 40'000 t de ciment par 800 wagons. En cas de suppression effective, ce seraient, annuellement, plus de 1600 camions supplémentaires sur la route. Particularité, cette voie industrielle est à voie normale. Elle est raccordée à une voie qui vient d'être rénovée avec une participation publique (Confédération et canton) de Fr. 6'000'000 ! Cette dernière voie dessert aussi la fabrique de carton de Deisswil (plus de 40'000t /an) dont le point de service devait être supprimé selon le projet FOCUS initial. Aujourd'hui ces deux industries resteront desservies par une solution flexible. De ce fait l'investissement pour le renouvellement en particulier du troisième rail (voie normale) jusqu'à Deisswil n'aura pas été fait en vain.



OUESTRAIL MARS 2006

Pour le marché suisse – autrement dit tout ce qui n'est pas du trafic de transit – la part du rail représente environ 20% des prestations mesurées en tonnes-kilomètres. Depuis les années 60, l'écart se creuse au profit de la route (**source: LITRA pour l'ensemble des données**).

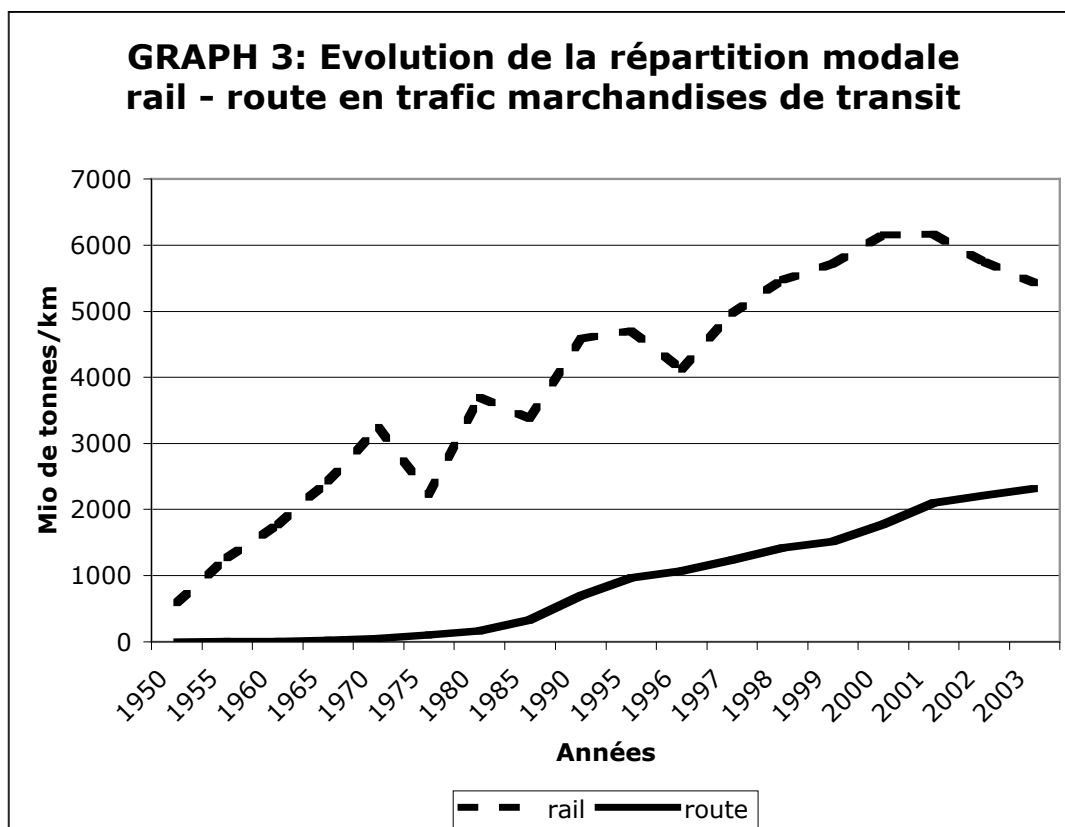
Années	Rail (en mio de t/km)	Route (en mio de t/km)
1950	1624	903
1955	2009	1214
1960	2548	2146
1965	3157	2826
1970	3737	4790
1975	3252	4866
1980	4101	7127
1985	4048	8363
1990	4275	10858
1995	3983	13997
1996	3784	15220
1997	3712	16627
1998	3789	18089
1999	4107	18971
2000	4697	20178
2001	4714	20309
2002	4584	20442
2003	4678	21514



OUESTRAIL MARS 2006

Les parts modales rail – route exprimées en % du volume total du trafic marchandises interne + transit indique l'érosion du rail par rapport à la route

Années	Rail CH	Route CH	Rail transit	Route transit
1950	51.2	28.5	18.5	0.0
1955	44.0	26.6	27.7	0.1
1960	38.9	32.7	27.0	0.1
1965	36.4	32.6	28.0	0.3
1970	28.4	36.3	24.6	0.4
1975	26.3	39.3	18.0	0.8
1980	23.7	41.2	21.4	0.9
1985	22.3	46.1	18.7	1.8
1990	18.8	47.8	20.2	3.0
1995	15.4	54.3	18.2	3.7
1996	14.3	57.7	15.6	4.0
1997	13.3	59.8	17.9	4.4
1998	12.7	60.7	18.4	4.7
1999	13.1	60.5	18.3	4.8
2000	13.7	58.9	18.0	5.2
2001	13.5	58.1	17.6	6.0
2002	13.1	58.4	16.4	6.3
2003	12.9	59.4	15.0	6.4



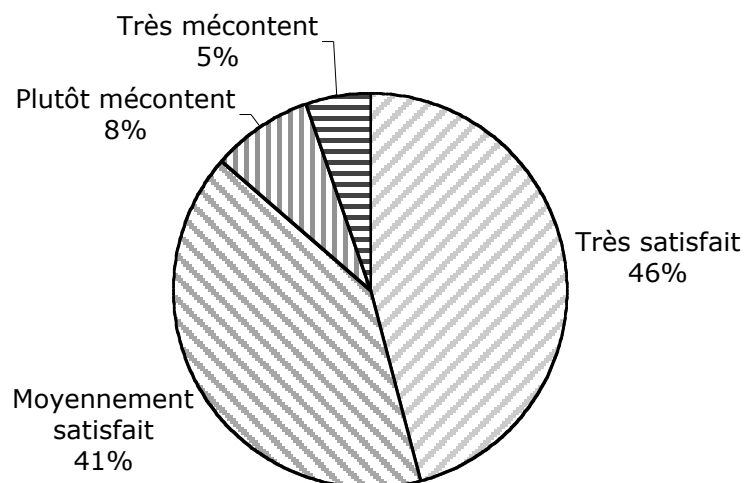
OUESTRAIL MARS 2006

La part modale du trafic de transit, exprimée en millions de tonnes-kilomètres, indique une évolution clairement favorable à la route qui absorbe la plus grande partie de l'augmentation de la demande.

Années	Rail (en mio de t/km)	Route (en mio de t/km)
1950	587	1
1955	1266	6
1960	1767	6
1965	2428	29
1970	3246	56
1975	2226	95
1980	3698	160
1985	3386	320
1990	4587	690
1995	4703	959
1996	4123	1069
1997	4976	1236
1998	5477	1415
1999	5724	1516
2000	6163	1772
2001	6167	2094
2002	5753	2214
2003	5437	2320

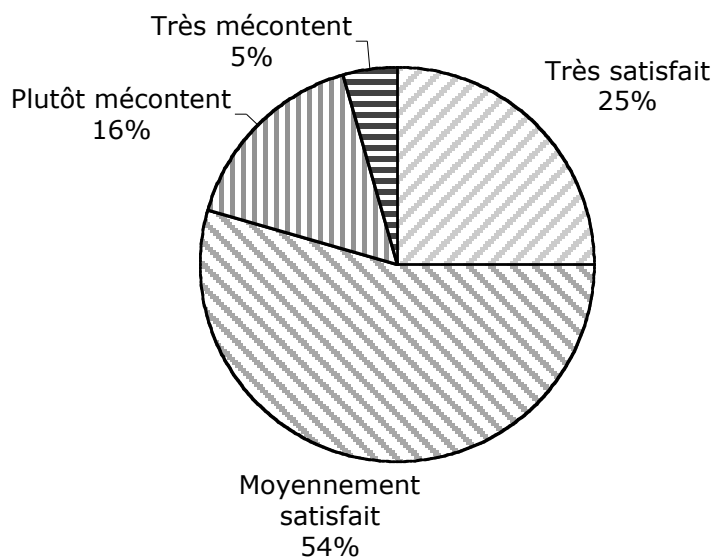
**Commentaire général:** face aux communications exagérément optimistes régulièrement diffusées par les CFF et le Conseil fédéral, les chiffres parlent une autre langue: l'évolution générale ne profite pas au rail, ni en trafic interne, ni en trafic de transit.

## Mise à disposition des wagons



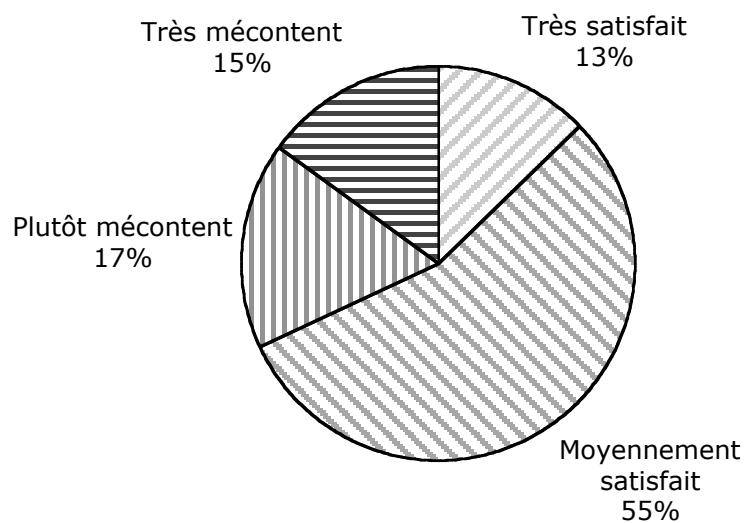
OUESTRAIL MARS 2006

## Politique tarifaire



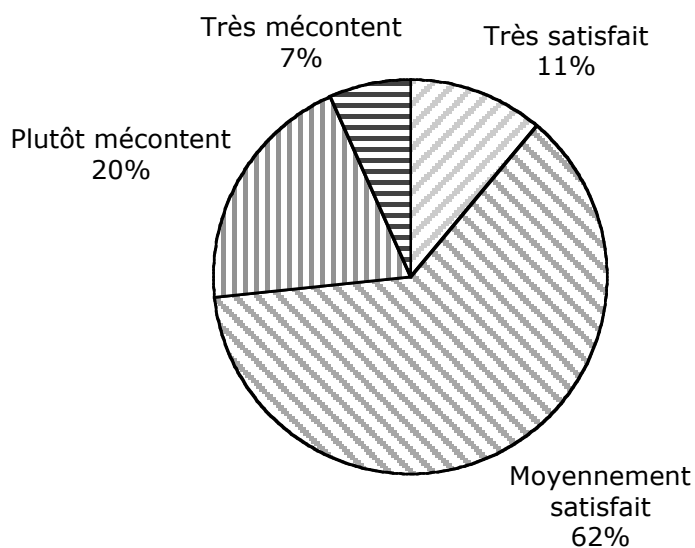
OUESTRAIL MARS 2006

## Facturation



OUESTRAIL MARS 2006

## Contacts commerciaux



OUESTRAIL MARS 2006

Résultat de l'enquête réalisée auprès d'une soixantaine de clients de CFF Cargo de Suisse occidentale