

## Conception relative au transport ferroviaire de marchandises

### Réponse au questionnaire

#### A- Conception

##### 1. La conception remplit-elle les objectifs visés par la loi sur le transport de marchandises et la loi sur l'aménagement du territoire ?

**Réponse :** La loi sur le transport de marchandises (LTM) crée les conditions requises pour rendre le trafic ferroviaire de marchandises avantageux et attractif par rapport à la route, en fixant des conditions-cadres favorables au rail et en facilitant l'accès à l'infrastructure. Elle dicte le contenu de la conception relative au transport ferroviaire de marchandises, qui doit fixer les bases de développement des installations du fret ferroviaire : gares de triage, installations publiques de chargement, installations dédiées au transport combiné (ITTC), voies de raccordement et autres équipements importants pour le transport ferroviaire de marchandises (art. 3).

Nous relevons que la conception soumise à la consultation est rédigée dans l'esprit de la loi sur le transport de marchandises. Dans sa conception, le Conseil fédéral fixe effectivement les conditions-cadre pour le développement des installations publiques, et d'une manière plus limitée celui des installations privées, dans la mesure de ses compétences en la matière. Ces conditions-cadres restent toutefois très théoriques. Il manque un lien concret avec les instruments de planification tels que PRODES, les conventions de prestation, etc. La planification d'un réseau d'interfaces rail-route mériterait d'être développée plus concrètement, en collaboration avec les Cantons.

##### 2. Les objectifs, les idées directrices et les principes de la conception sont-ils opportuns ? (Chap. 2)

**Réponse :** De manière générale, les objectifs, idées directrices et principes énoncés dans la conception sont opportuns et correspondent, d'une part, à ceux de la LTM, et d'autre part, à ceux poursuivis par le Canton de Vaud.

Nous observons avec satisfaction qu'un processus commun avec la branche et les Cantons est prévu dans le développement des interfaces du fret ferroviaire.

Nous relevons également l'importance de coordonner les besoins en installations et ceux en sillons, notamment dans le secteur du Pied du Jura pour ce qui concerne le territoire vaudois. S'agissant des sillons, nous rappelons ici la nécessité d'intégrer suffisamment en amont les Cantons pour l'utilisation des instruments « Stratégie d'utilisation du réseau » (STUR) et « Plan d'utilisation du réseau » (PLUR).

La conception met en avant des objectifs/principes qui peuvent parfois être antagonistes, nécessitant un arbitrage complexe entre questions d'aménagement du territoire, économiques, environnementales, prise en compte des coûts et de l'utilité, à échelle nationale, régionale ou locale, etc. Nous regrettons que la conception n'offre pas davantage de pistes pour effectuer ces pondérations. Un guide relatif aux critères et leur pondération pourrait favoriser l'harmonisation de ces stratégies cantonales. Un point d'attention particulier doit être porté aux surfaces d'assolement, dont les inventaires peuvent être impactés à la fois par les projets avec nouvelles emprises et par les infrastructures démantelées.

En particulier, la conception, bien qu'elle vise de manière générale au maintien des infrastructures existantes, permet de manière explicite la suppression de points sous-utilisés. De notre point de vue, la fermeture de toute installation du fret marchandise doit faire l'objet d'une pesée d'intérêt complète et poussée, celle-ci pouvant avoir des conséquences dommageables sur certaines filières agricoles par exemple ou sur la volonté des entreprises de transférer le transport de leurs marchandises sur le rail.

Les perspectives de développement restent peu abordées dans la présente conception.

### **3. Les plans stratégiques et les options concernant les différentes catégories d'installations sont-ils complets, adéquats et opportuns ? (Chap. 4)**

**Réponse :**

#### Voies de raccordement

Le chapitre sur les voies de raccordement expose l'importance de ces voies de raccordement dans leur contribution à l'approvisionnement de tout le pays en marchandises ainsi que leur impact sur la capacité des tronçons ferroviaires. La Confédération responsabilise les Cantons, les Villes et les Communes dans le développement de zones industrielles reliées au rail, tout en relevant le besoin de raccorder ces zones à des gares de réception ou de formation.

Afin d'assurer une meilleure gestion de ces voies de raccordement et de leur impact sur le réseau ferroviaire, nous regrettons la décision de la Confédération de renoncer au recensement des voies de raccordement.

Une définition d'un « fort volume » est attendue. Sur cette base, selon les critères appliqués pour définir de « forts volumes », l'axe du Pied du Jura sur le canton de Vaud devrait faire l'objet d'efforts importants pour en augmenter la capacité en sillons.

#### ITTC

La conception fait explicitement état d'un besoin de prévoir des capacités de transbordement supplémentaires pour les ITTC dans le canton de Vaud. Il conviendra de vérifier comment les capacités restantes du site TERCO de Chavornay pourraient être utilisées pour absorber les besoins du marché.

En parallèle, le Canton de Vaud soutient le développement du site de Vufflens-la-Ville. En effet, ce site, proche de l'agglomération Lausanne-Morges, bénéficie d'une bonne accessibilité routière grâce à la construction en cours de la route cantonale 177 financée entièrement par le Canton. Le Canton a également préfinancé l'achat d'une parcelle où il est possible de mettre en œuvre une installation performante et efficiente moyennant certains aménagements ferroviaires. Il y a lieu de clarifier le statut d'une telle installation, actuellement sur domaine privé mais avec une vocation publique, et les modes de financement découlant de ce statut.

La conception ne relève pas de besoin d'assurer de l'import-export par le rail depuis d'autres points que le Nord. En effet, des connexions depuis l'ouest (Méditerranée par Marseille et accès à l'Atlantique par Le Havre) représentent des alternatives à l'axe nord-sud.

#### Débords

La conception met en lumière les enjeux et les pesées d'intérêt difficiles à effectuer entre concentration des débords, pour des questions de rentabilité, et bonne desserte géographique, en particulier dans des régions contraintes au niveau topographique. Ceci concerne tout particulièrement les activités saisonnières.

La Confédération insiste sur l'importance de conserver les débords urbains ou de privilégier des changements d'affectation en lien avec des activités du secteur logistique. Dans ce sens, le canton de Vaud plaide en faveur du maintien d'au moins un des deux sites urbains proches du cœur de Lausanne (Lausanne-Sébeillon et Renens) à des fins de *city-logistique*. Toutefois, des études sur cette thématique restent à mener.

### Gares du trafic marchandises

La conception fait explicitement état d'un manque de capacité et de productivité des gares de marchandises des régions de la Broye et du Grand Lausanne. S'agissant du Grand Lausanne, nous rappelons que le Canton de Vaud soutient le développement du projet de Vufflens-la-Ville. Pour la Broye, un développement entre Payerne et Estavayer-le-Lac est actuellement à l'étude. Ceci dit, le maintien de capacités secondaires le long de l'axe nord-sud de la Broye reste à étudier.

Les sources dont la carte (p. 28) est tirée manquent pour comprendre les résultats de cette analyse qui nous paraissent lacunaires. En effet, en lien avec les augmentations de trafic particulièrement fortes attendues en Suisse romande de manière générale et dans certaines régions du canton de Vaud en particulier, les secteurs suivants devraient également être considérés :

- la Côte (entre Morges et Nyon),
- le Nord vaudois,
- le Chablais.

Si le Nord vaudois et le Chablais font déjà l'objet de projets, qu'il s'agit encore de confirmer, la région lémanique entre Morges et Nyon doit faire l'objet d'une attention particulière. Il s'agit d'une région particulièrement dynamique où il serait bon de mettre en œuvre des conditions favorisant un report du trafic poids lourds sur le rail. Il conviendra notamment de vérifier le positionnement de l'installation d'Allaman, respectivement de Gland.

Etant donné le caractère contraignant de la figure 2 (p. 28), nous demandons son adaptation en conséquence, ou à défaut, des explications quant aux analyses dont elle est tirée.

Par la suite, une vision générale des gares de réception et de formation avec leurs fonctionnalités, leurs capacités et leurs utilisations actuelles serait utile aux planifications cantonales.

#### 4. Les répertoires des installations sont-ils corrects et adéquats ? (Annexes 4 – 8)

**Réponse :** Les critères conduisant à un statut public ou privé d'une infrastructure ne nous sont pas connus. Une clarification sur ce sujet est nécessaire. Compte tenu de ce qui précède, cela interroge sur le contenu précis des répertoires. En outre, dans quelle mesure, les nouvelles voies de raccordement s'ouvrant avec des gares de formation sur des sites privés pourraient être reconnues avec un statut public ?

L'absence de répertoire des voies de raccordement ne permet pas d'avoir une image complète du paysage des sites ferroviaires de transbordement accessibles au public. Citons à titre d'exemples sur le canton de Vaud le site de Nyon-Eysins, sis sur une parcelle de l'Etat de Vaud et accessible à tous (chargeurs de betteraves, bois, trafic de wagons isolés), le site d'Holcim à Eclépens, ouvert à des tiers avec accord de la cimenterie ou encore le site de la Poissine à Grandson qui a repris le chargement du trafic de betteraves n'étant plus dirigé sur l'Yverdon – Ste-Croix.

En sus des informations fournies dans les répertoires des installations, des données sur les limites de capacité et l'utilisation des infrastructures seraient utiles pour élaborer des planifications adéquates au niveau cantonal. L'enjeu principal étant de coordonner ces ITTC afin de faciliter une planification supra-régionale cohérente et sur le long terme.

#### 5. Le processus d'adaptation des répertoires selon les options 3.1 et 4.2 est-il adéquat et opportun ?

**Réponse :** Les options 3.1 et 4.2 s'inscrivent dans la droite ligne de la répartition des tâches entre la Confédération, les Cantons et les tiers et sont en phase avec la présente conception. Il conviendra de clarifier, dans le futur, le déroulement effectif de la modification de l'annexe 4, en lien avec les différents instruments mentionnés.

### B- Rapport complémentaire

#### 6. A l'heure actuelle, le fret ferroviaire en Suisse et l'évolution prévue du marché sont-ils présentés de manière compréhensible et correspondent-ils à votre point de vue ? (Chap. 2)

**Réponse :** La Confédération questionne la capacité des entreprises actives dans le transport combiné à réaliser la croissance du marché telle que présentée dans les perspectives. Le nombre d'entreprises actives dans le transport combiné intérieur est faible car les volumes et les marges le sont également. Seules les entreprises disposant d'un capital de production important peuvent se permettre d'y être actives, car le risque d'investissement est trop important pour les nouveaux entrants et les petits acteurs. Par ailleurs, la concurrence de la route reste vive.

La Confédération met en avant les besoins en capacités de transbordement supplémentaires, notamment dans la région vaudoise : « L'OFT estime nécessaire de développer dans ces régions, parallèlement au paysage des installations, l'organisation du marché du TC intérieur ». Nous peinons à comprendre comment la Confédération souhaite concrètement mener ce développement.

En ce qui concerne la sécurité de la filière d'approvisionnement, tout est misé sur le développement de l'axe nord-sud. Quid d'alternatives par l'ouest ?

**7. La présentation des concepts de production est-elle compréhensible ? (Chap. 3)**

**Réponse :** Les informations du chapitre 3 sont présentées de manière claire.

**8. Les différentes catégories d'installations du transport ferroviaire de marchandises sont-elles présentées de manière compréhensible ? (Chap. 4)**

**Réponse :** Les informations du chapitre 4 sont présentées de manière claire.

**C- Autres remarques ou compléments concernant la conception**

**Réponse :** Le Canton de Vaud salue la démarche de l'Office fédéral des transports pour établir cette conception directrice du transport ferroviaire de marchandises. Il s'agit à l'évidence d'une thématique nécessaire au développement économique et qui appelle une adaptation des planifications publiques. Au niveau des opérateurs privés, le Canton s'interroge sur la stratégie et le rôle de CFF Cargo vis-à-vis de cette conception, ayant constaté un certain retrait de cet opérateur dans son offre pour certaines entreprises connectées au rail.

La question de la capacité du réseau ferroviaire et des sillons dédiés au trafic marchandises n'est pas abordée dans cette conception. Le lien entre les sillons disponibles et les installations faisant l'objet de la présente conception doit être garanti. A cet effet, nous rappelons la nécessité d'intégrer le Canton dans le développement du fret dans la démarche PRODES et dans les instruments STUR et PLUR précédemment nommés.