

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Yvan Pahud et consorts – Transfert du rail à la route avec l'abandon du trafic marchandises sur les lignes Travys. Quelles conséquences économiques et surtout écologiques pour le Nord-Vaudois ?

Rappel de l'interpellation

L'actuelle politique fédérale et cantonale en matière de transport tente de favoriser au maximum le transport de marchandises par le rail, avec comme but de promouvoir le transfert de la route vers le rail. Cette politique est cohérente, elle a pour but de réduire nos émissions de CO₂. Or, sur les lignes de train Yverdon-Sainte-Croix et Vallorbe-Le Brassus, le transfert se fera en sens inverse, soit du rail à la route.

En effet, la société Travys SA a pris la décision d'abandonner le trafic marchandises sur ces lignes au mois de juin prochain. Ceci aura des conséquences économiques et environnementales pour la région du Nord-Vaudois. Deux sortes de marchandises sont principalement transportées sur ces lignes ferroviaires.

La première concerne le transport des bennes Tridel, soit les déchets urbains des communes du Balcon du Jura et de la Vallée. En effet, ces déchets sont actuellement acheminés jusqu'à l'usine Tridel à Lausanne par Travys SA, puis par les CFF.

La deuxième concerne le transport du bois. Du bois d'œuvre, du bois pour le papier, ainsi que du bois destiné à la fabrication de panneaux est chargé dans les différentes gares des lignes Travys pour être acheminé dans les usines de transformation situées principalement en Suisse alémanique.

Le transfert du bois, du rail à la route, induira des conséquences économiques pour les propriétaires de forêt publiques et privées. Ceux-ci, déjà durement touchés par la chute des prix du bois, vont payer un lourd tribut à cause de cette décision. En effet, le surcoût du transport par la route, estimé entre 6 et 8 francs/m³, viendra s'ajouter au lourd déficit déjà enregistré sur certains assortiments de bois, avec pour conséquence l'abandon d'exploitation de ces bois qui resteront probablement en forêt.

De plus, le parlement fédéral vient d'apporter son soutien au Conseil fédéral afin de ratifier l'accord de Paris. Le transport de ces milliers de tonnes de bois et de déchets par la route induira forcément de la pollution. Cette mesure va donc à l'encontre de la politique environnementale actuelle qui a pour but de réduire nos émissions de CO₂. De plus, ceci induira également une surcharge de trafic sur des routes déjà saturées par un trafic en augmentation.

Aussi, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cette décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon-Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux ?*
- 2. Comment se positionne-t-il sur le volet écologique de cette décision ?*

3. A combien est évalué le manque à gagner pour ce mode de transport ?

4. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il soutenir la société Travys afin de maintenir ce service public ?

Souhaite développer.

(Signé) Yvan Pahud et 2 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

L'actuelle politique fédérale et cantonale en matière de transport de marchandises vise effectivement à favoriser au maximum le transport de marchandises par le rail, avec comme but de promouvoir le transfert de la route vers le rail. La loi sur le transport de marchandises, adoptée par le parlement fédéral le 25 septembre 2015, précise aussi, à l'article 2, que "les offres relevant du transport de marchandises doivent être autofinancées." L'Etat de Vaud soutient ce principe d'activités autoporteuses à terme, des encouragements au développement de nouvelles offres pouvant en revanche être conçus.

Les lignes de chemins de fer Yverdon – Ste-Croix et de la Vallée de Joux, exploitées par l'entreprise Travys, offrent historiquement des prestations de fret. En 2015, ces deux lignes avaient permis de transporter environ 360 wagons, tout trafic confondu, répartis ainsi :

- environ 175 wagons de bois et bennes ACTS à destination de Tridel sur l'Yverdon – Ste-Croix, répartis de manière régulière tout au long de l'année,
- environ 130 wagons de betteraves sur l'Yverdon – Ste-Croix, créant un pic de demande durant l'automne
- environ 55 wagons (dont 95% de bennes ACTS à destination de Tridel) sur la ligne Le Pont – Le Brassus, répartis de manière régulière tout au long de l'année.

En 2016, dans un souci de rentabilité économique, Sucre Suisse SA a pris la décision de ne plus transporter la betterave par train depuis la ligne Yverdon – Ste-Croix. Ces betteraves sont depuis chargées sur le site de la Poissine à Onnens-Bonvillars. Cette décision a contribué à péjorer davantage une activité fret déjà non rentable.

En 2017, le Conseil d'administration de Travys a dû évaluer la pérennité de ses activités de fret. Concernant les deux lignes précitées, le cumul de différents facteurs (modifications nécessaires dans l'organisation de l'exploitation, mises à niveau du matériel roulant, diminution générale des volumes transportés) a mené au constat que le coût réel par wagon transporté était trop important pour justifier économiquement le maintien de l'offre de wagons isolés sur la ligne Yverdon – Ste-Croix et sur la ligne de la Vallée de Joux.

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cette décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon – Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux ?

L'Etat de Vaud a été informé de la décision de retrait du fret sur la ligne Yverdon – Sainte-Croix et la ligne de la Vallée de Joux en date du 13 février 2017, avec effet en juin de la même année. Des discussions ont été engagées avec l'entreprise Travys, qui ont confirmé la pertinence économique de leur décision. L'Etat de Vaud s'est également inquiété des répercussions de cette décision sur la filière du bois et s'est assuré que des alternatives viables existent bien.

2. Comment se positionne-t-il sur le volet écologique de cette décision ?

L'impact écologique de cette décision reste mesuré. En effet, si l'on se base sur le trafic enregistré en 2015 sur les deux lignes, hors trafic de betteraves, il s'agit de quelque 230 wagons, soit 580 camions par année qui seraient reportés sur la route. Pour mise en perspective, le trafic moyen

annuel sur la route cantonale entre Ste-Croix et Vuiteboeuf était en 2015 de quelque 5'500 véhicules par jour, dont quelque 100 poids lourds. La suppression du trafic de marchandises sur l'Yverdon – Ste-Croix ajouterait environ 1 camion par jour de semaine sur ce même tronçon.

Si l'on considère l'entier de la chaîne (déplacements de collaborateurs de la compagnie entre Yverdon et Vallorbe, déplacement de matériel roulant d'ancienne génération fonctionnant au diesel), le maintien des prestations fret sur ces deux lignes de train ne revêt pas d'intérêt écologique prépondérant, voire est défavorable.

3. A combien est évalué le manque à gagner pour ce mode de transport ?

Dans une activité où les coûts fixes sont très importants, le manque à gagner est fortement dépendant des volumes transportés.

Un calcul des coûts réels de transport réalisé par Travys montre que le prix effectif qui devrait être facturé pour un transport au départ de Ste-Croix serait :

- environ dix fois plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base des volumes transportés en 2015 (hors betteraves, environ un wagon par jour),
- environ vingt fois plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base de la seule demande liée aux bennes ACTS à destination de Tridel,
- environ deux fois et demie plus élevé que le coût facturé en 2016, sur la base d'un trafic, régulier, augmenté à deux wagons par jour ouvré, soit 500 wagons par année.

Au départ du Sentier, le coût de transport réel d'un wagon par semaine est environ huit fois plus élevé que le prix facturé en 2016.

Au total, le maintien des coûts de transports actuels imposerait de trouver un financement annuel de l'ordre de CHF 200'000.- à Fr. 300'000.- selon les scénarios.

4. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il soutenir la société Travys afin de maintenir ce service public ?

La loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics permet à l'Etat d'accorder une subvention aux entreprises de transport pour maintenir ou développer des prestations de service public dans le domaine du transport des marchandises (article 6).

La stratégie poursuivie par le Canton, en ligne directe de la stratégie soutenue par la Confédération et concrétisée dans la Loi sur le transport de marchandises, est de promouvoir des activités fret autoporteuses.

Ce principe est formalisé dans la fiche B22 " Réseau cantonal des interfaces rail-route pour le transport des marchandises " du Plan directeur cantonal, qui vise le regroupement des interfaces rail-route en des centres important offrant une masse critique suffisante pour assurer la compétitivité du transport par rail.

Le transport par rail n'a de sens du point de vue économique, mais également environnemental, que si des volumes importants et réguliers sont transportés, et ce en imposant le moins de manœuvres possibles. Les conditions-cadre actuelles autour des lignes Yverdon – Ste-Croix et Vallorbe – Le Brassus sont défavorables au maintien de ce trafic de marchandises par le rail à court terme. Néanmoins, il faut relever que si ces conditions-cadre étaient amenées à évoluer de manière considérable, le service pourrait être réactivé, puisqu'aucune installation ne sera démantelée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 14 juin 2017.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean