

**REPONSE DU CONSEIL D'ETAT**  
**à l'interpellation David Raedler et consorts - Un coup de couteau suisse au transport**  
**combiné de marchandises rail-route par CFF Cargo? (25\_INT\_76)**

**Rappel de l'interpellation**

*Par décision communiquée le 20 mai dernier[1], CFF Cargo a annoncé supprimer huit des dix terminaux de transbordement du transport combiné en Suisse, dont les deux seuls terminaux suisses romands dans les deux communes vaudoises de St Triphon et Renens. Cette mesure s'explique, selon l'entreprise, par le déficit engendré par cette activité, qui s'inscrit à CHF 12 millions annuels sur un chiffre d'affaires total de CHF 18 millions. Aucune référence spécifique aux effets négatifs de cette décision sur le transport routier n'a toutefois été faite dans le cadre de cette communication. Il apparaît également qu'aucune réelle concertation avec les cantons et communes affectés n'ait été faite précédemment à la prise de cette décision[2].*

*Cette situation a légitimement suscité de vives inquiétudes à la fois auprès des milieux économiques et de ceux actifs dans la mobilité. Par la suppression d'un élément clef de la stratégie de report du trafic marchandise sur le rail, cette mesure fait craindre une augmentation importante du transport de marchandises par camions, avec les conséquences environnementales, routières et logistiques prévisibles. Elle exprime aussi un affaiblissement plus général des politiques de transport ferroviaire de marchandises, pourtant essentielles à la fois pour atteindre les objectifs climatiques fixés politiquement et éviter une utilisation inefficace de nos infrastructures routières. La surcharge des autoroutes, routes et agglomérations qui découlerait d'une multiplication des camions causée par cette décision serait problématique à tous égards. Cela pourrait également retarder la mise en place de hubs de transbordement dans les villes et agglomérations, qui visent elle-même à couvrir le dernier kilomètre en matière de livraison.*

*Dans ce contexte, les soussignés remercient le Conseil d'Etat pour ses réponses aux questions suivantes :*

- 1. Le Conseil d'Etat a-t-il été consulté préalablement à l'annonce faite par CFF Cargo, notamment au regard de la suppression des deux terminaux de transbordement de St Triphon et de Renens ?*
- 2. Quelle est l'impact de cette décision sur la stratégie du Conseil d'Etat en matière de soutien au transport combiné rail-route ?*
- 3. Quelles démarches concrètes le Conseil d'Etat a-t-il entreprises ou compte-t-il entreprendre auprès de CFF Cargo, de la Confédération ou d'autres cantons, afin de reconsidérer la fermeture des terminaux de St Triphon et de Renens ?*
- 4. Le Conseil d'Etat envisage-t-il des solutions alternatives ou un soutien à des infrastructures de substitution pour limiter l'impact logistique et environnemental de cette fermeture ?*
- 5. De manière plus générale, quelles mesures prévoit-il pour éviter une augmentation significative du transport routier de marchandises dans le Canton à la suite de ces fermetures ?*

## Réponse du Conseil d'Etat

### *Préambule*

Le 20 mai 2025, CFF a annoncé une réorientation de ses activités de trafic combiné (TC). Dans ce cadre, la desserte en trafic combiné serait supprimée dans toutes les installations de transbordement du trafic combiné (ITTC) exploitées par CFF Cargo à partir de 2026. Seul le terminal de Dietikon (ZH) resterait desservi assurant une liaison directe et régulière transalpine avec le terminal de Stabio (TI). Cela concerne huit sites à travers le pays, dont ceux de Renens et de Saint-Triphon. Bien que ces sites ne soient pas fermés en tant que tels au trafic de marchandises, cette décision revient à retirer une part non négligeable de leur activité (15% pour Renens, 5 % pour Saint-Triphon) ce qui affectera forcément la chaîne logistique des clients actuels.

Le Conseil d'Etat comprend les inquiétudes exprimées par le député David Raedler. En effet, cette réorientation de CFF va à l'opposé de la volonté du Parlement qui a adopté en mars 2025 la révision de la loi fédérale sur le transport de marchandises, laquelle renforce le transfert modal des marchandises vers le rail à travers l'introduction de nouvelles exigences en matière de coordination territoriale et l'élargissement des soutiens financiers, notamment en faveur de CFF Cargo. L'arrêt de la desserte en transport combiné sur les deux sites vaudois va à l'encontre de la logique de réseau défendue par la Confédération, qui exige des capacités territoriales étendues pour soutenir un transfert modal efficace.

Par ailleurs, cette démarche n'est pas cohérente avec le besoin de prévisibilité et de stabilité exprimé par les acteurs du terrain dans un secteur déjà fragilisé par de nombreuses révisions stratégiques successives de la part des CFF. Le Conseil d'Etat y voit un risque de détournement des clients actuels de CFF Cargo sur des solutions logistiques routières. Il regrette cette décision de CFF Cargo qui semble motivée par une logique de rentabilité à court terme.

Enfin, cette démarche ne répond pas aux objectifs du Canton qui compte, entre autres, sur un report modal du fret pour lutter contre le dérèglement climatique. Favoriser le report des marchandises de la route au rail est une mesure du programme de législature et aussi une mesure emblématique du Plan climat de seconde génération. À ce titre, le Conseil d'Etat a présenté en décembre 2024 une stratégie cantonale relative au transport de marchandises qui prévoit des mesures ambitieuses pour augmenter le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire vaudois. Un exposé des motifs et projet de décrets et de loi (EMPD-L) permettant de réunir les moyens nécessaires pour mettre en œuvre cette stratégie a également été soumis au Grand Conseil.

### Réponse aux questions

#### **1. Le Conseil d'Etat a-t-il été consulté préalablement à l'annonce faite par CFF Cargo, notamment au regard de la suppression des deux terminaux de transbordement de St-Triphon et de Renens ?**

Non, le Conseil d'Etat n'a pas été consulté préalablement à l'annonce faite par CFF Cargo.

#### **2. Quel est l'impact de cette décision sur la stratégie du Conseil d'Etat en matière de soutien au transport combiné rail-route ?**

Le programme CFF « Suisse Cargo Logistics » vise à accroître le trafic marchandises, notamment en misant sur les corridors nord-sud et est-ouest à haute efficacité. À ce titre, des investissements importants dans un matériel roulant moderne sont prévus (129 locomotives utiles au fret commandées en septembre 2024). En cela, la démarche des CFF est alignée avec les objectifs de la stratégie cantonale du transport de marchandises.

Cependant, l'approche des CFF, qui consiste à concentrer l'activité sur les sites les plus performants, met en évidence la nécessité d'un engagement fort du Canton pour soutenir les dessertes locales et garantir un maillage équilibré du territoire.

La volonté de stopper la desserte en trafic combiné à Renens et Saint-Triphon souligne l'importance de deux piliers de notre stratégie :

- L'encouragement financier aux entreprises désireuses de mettre en place une logistique multimodale autour des axes ferroviaires existants. En particulier, la politique cantonale pourrait soutenir des tiers qui envisagent de développer des installations de transbordement du trafic combiné en remplacement de celle que les CFF ne veulent plus desservir.
- L'intégration des sites logistiques dans les instruments de planification du territoire, afin de protéger les espaces stratégiques pour la logistique multimodale. En clair, la stratégie cantonale veut s'assurer que le développement de nouvelles installations rail-route reste possible là où cela est propice.

La suppression de la desserte en transport combiné de Renens et Saint-Triphon ne remet pas en cause l'orientation générale du renforcement du fret ferroviaire ni les instruments proposés dans la stratégie cantonale du transport de marchandise sur lesquels les députés du Grand Conseil devront se prononcer prochainement.

### **3. Quelles démarches concrètes le Conseil d'État a-t-il entreprises ou compte-t-il entreprendre auprès de CFF Cargo, de la Confédération ou d'autres cantons, afin de reconsidérer la fermeture des terminaux de St Triphon et de Renens ?**

La suppression de la desserte en transport combiné de Renens et Saint-Triphon impose une réponse politique ferme pour défendre la cohérence de l'action cantonale. C'est pourquoi la Cheffe du DICIRH a adressé un courrier à CFF Cargo immédiatement après la communication de la fermeture des sites.

Elle y a clairement formulé son opposition à l'arrêt de la desserte en trafic combiné à Renens et Saint-Triphon et relevé l'inquiétude du Conseil d'Etat par rapport à cette démarche. Il a également appelé à une réévaluation stratégique des actions en matière de transport de marchandises, en cohérence avec les objectifs fédéraux et cantonaux ; à l'ouverture d'une concertation avec les Cantons et les partenaires du secteur ; et à une clarification des intentions à long terme quant à la présence et au développement d'installations de transbordement du trafic combiné dans l'arc lémanique et dans le Chablais. Enfin, le Canton a également questionné CFF Cargo sur la manière dont il entend compenser la perte de capacités de trafic combiné, la compatibilité de cette décision avec les instruments de planification fédéraux, les motivations à moyen et long terme qui poussent à justifier cet arrêt et les solutions alternatives qui pourraient être explorées.

Une rencontre entre la Cheffe du DICIRH et CFF Cargo, le 3 juillet 2025, a permis de clarifier la position de l'entreprise et d'identifier concrètement les volumes concernés. Selon CFF Cargo, le trafic combiné est structurellement déficitaire ; avec une perte annuelle de CHF 12 millions pour un chiffre d'affaires de CHF 18 millions, sa poursuite à moyen-terme n'est pas viable financièrement. En 2024, le trafic combiné annuel dans les terminaux de Renens et de Saint-Triphon est de respectivement 2'500 et 3'000 wagons, soit environ une circulation de 10 wagons par jour ouvrable en moyenne. CFF Cargo a toutefois confirmé que les sites ne seront pas fermés, seule la desserte en trafic combiné étant arrêtée. Si des clients souhaitent reporter leur trafic depuis ou vers les gares en question sur un autre mode de production, à savoir le transport par wagons isolés ou le transport par train complet, cela reste possible. D'autres acteurs privés peuvent également utiliser l'installation et proposer une offre de transport en trafic combiné.

Lors de cette rencontre, CFF Cargo a également présenté sa vision pour le développement du trafic combiné. Sous l'égide de la stratégie d'entreprise « Suisse Cargo Logistics », CFF Cargo ambitionne d'exploiter un réseau de 5 terminaux d'envergure à l'échelle du pays, dont l'un pourrait être implanté dans la région lausannoise. Une configuration qui leur permettra de proposer une offre régulière et attractive en termes de prix. Selon l'entreprise, ce réseau de terminaux pourrait être réalisé à l'horizon 2035.

#### **4. Le Conseil d'État envisage-t-il des solutions alternatives ou un soutien à des infrastructures de substitution pour limiter l'impact logistique et environnemental de cette fermeture ?**

Le Conseil d'État souhaite soutenir la réalisation d'installations de transbordement multimodales utiles au transport de marchandises à travers l'octroi de contribution d'investissement. Cette mesure inclut le développement d'infrastructure pour le trafic combiné. Cette démarche incitative est essentielle pour réduire les coûts d'entrée sur le marché et rendre l'activité plus attractive.

En outre, il a été convenu avec CFF Cargo que le Canton sera dès à présent impliqué dans les travaux de développement stratégique du transport ferroviaire de marchandises et en particulier dans la mise en œuvre de la stratégie « Suisse Cargo Logistics ». Dans ce cadre, le Conseil d'État soutiendra activement l'implantation d'un terminal de transport combiné sur le territoire vaudois, considérant cette infrastructure comme un levier essentiel pour renforcer la compétitivité logistique du canton et favoriser une transition vers des modes de transport plus durables.

#### **5. De manière plus générale, quelles mesures prévoit-il pour éviter une augmentation significative du transport routier de marchandises dans le Canton à la suite de ces fermetures ?**

L'objectif n°1 de la stratégie cantonale du transport de marchandises est de transférer une part croissante du transport routier vers le rail. Dans cette optique, le Canton entend déployer des moyens conséquents pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire.

D'autres mesures complémentaires sont prévues pour améliorer l'efficacité du transport de marchandises sur le territoire vaudois, c'est-à-dire pour assurer l'approvisionnement en biens des entreprises et des ménages tout en réduisant les nuisances générées par les transports. En particulier, il est envisagé d'optimiser la logistique urbaine en accompagnant la réalisation d'études par les communes au sein des agglomérations; d'intégrer les besoins des acteurs économiques dans les instruments d'aménagement du territoire afin de préserver les espaces adaptés au développement d'activités logistiques ; de renforcer les échanges public-privé, afin de faciliter le dialogue entre les parties prenantes ; et de soutenir l'innovation ainsi que des solutions de transport durables et intelligentes.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 septembre 2025.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*M. Staffoni*