

Forum Fret Ferroviaire du VAP

Quelles sont les mesures de sécurité actuellement envisagées par le législateur et quel est l'avenir du transport ferroviaire pour le wagon isolé en Suisse?

Zurich, le 8 mai 2019

Le fret ferroviaire constitue un moyen de transport particulièrement sûr et se classe deuxième en terme de sécurité au niveau européen. Mais quelles mesures supplémentaires le législateur suisse a-t-il à l'esprit - que pouvons-nous attendre de plus ? Cette question est urgente pour l'économie suisse, compte tenu également de la poursuite de la production et de la transformation de substances hautement actives en Suisse ainsi que de l'aversion croissante de la population pour le risque.

Près de 110 représentants des chargeurs, des détenteurs de wagons et d'entreprises de transport ferroviaires, venus de Suisse et de l'étranger, s'étaient réunis le 8 mai à Zurich, à l'occasion du Forum du Fret Ferroviaire, organisé par l'Association des chargeurs (VAP), pour discuter de cette question d'orientation en matière de sécurité ferroviaire avec les représentants des instances fédérales, l'OFT et l'OFEV.

Jürg Lütscher, chef du service « production ferroviaire 25 et interopérabilité » à l'Office fédéral du Transport (OFT), a expliqué que l'OFT avait l'intention de maintenir le niveau très élevé qui caractérise la Suisse, mais qu'à l'avenir, plutôt que d'imposer aux acteurs des prescriptions formulées jusqu'au moindre détail, on fixera des normes-objectifs. Ainsi, la responsabilité personnelle des intervenants de la branche et la liberté entrepreneuriale se trouveront renforcées.

Martin Merkofer, chef de la Section des accidents majeurs et de la prévention des tremblements de terre de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), a donné un aperçu de la manière dont les nouvelles prescriptions de sécurité sont élaborées en Suisse. Il a décrit la procédure de base prévue par l'Ordonnance suisse sur les accidents majeurs (OPAM). Les fuites possibles dans les centrales chimiques présentant un potentiel de danger sont présentés dans une matrice comprenant les probabilités d'occurrence et l'ampleur des dommages (mesurés en nombre de décès potentiels). Selon Merkofer, l'autorité d'exécution doit agir dès que les risques dans cette présentation quittent la "domaine de risque acceptable" définie. Il a expliqué l'émergence d'un nouveau règlement à l'aide de l'exemple de l'inclusion de substances hautement actives dans le champ d'application de l'ordonnance sur les accidents majeurs. Avec l'exemple de la réduction des risques liés au transport ferroviaire du chlore, Merkofer a également montré comment, grâce à la coopération volontaire de toutes les parties prenantes, de nouvelles réglementations peuvent être évitées.

M. Peter Höcht, chargé de présenter les expériences des entreprises chimiques suisses, a rebondi sur ces propos, en expliquant que les prescriptions légales en matière de production et de transport de substances dangereuses constituent un vrai défi pour les entreprises du secteur. L'impératif de la responsabilité personnelle et de la perpétuelle recherche pour minimiser les risques à tout moment déterminent la production chimique et la logistique. Les répercussions de ces réglementations sont diverses, mais elles peuvent entraîner jusqu'à la délocalisation de la production dans des pays appliquant des standards moins rigoureux, effet qui va à l'encontre des souhaits des producteurs.

L'après-midi, le Forum était principalement consacré aux évolutions du transport par wagon isolé en Suisse (TPWCI). A l'instar de tout autre réseau, le TPWCI, pour être rentable, requiert une quantité minimum de transports. Cependant, depuis plusieurs années, le nombre de transports est en baisse, notamment au niveau de l'import et de l'export. Aussi, CFF Cargo est actuellement tenté de ne plus desservir un certain nombre de gares ou bien d'opter pour des solutions personnalisées adaptées à chaque client. Le groupement d'intérêt fret ferroviaire, fondé l'été 2018, s'est donné comme objectif de contrecarrer cette évolution en cherchant des approches interdisciplinaires qui permettront de promouvoir la croissance du transport ferroviaire.

Quant à la façon de procéder et aux premiers résultats, Frank Furrer, Secrétaire général du VAP, a présenté les nouvelles formes de coopération entre CFF Cargo et d'autres entreprises de transport ferroviaire; celles-ci, ainsi qu'une politique davantage orientée vers les besoins du client, constituent des leviers primordiaux pour doper l'efficacité du transport par wagon ferroviaire.

Vincent Baeriswyl, chef du service « conception des transports » chez CFF Cargo s'est montré plus nuancé ; pour lui, cette coopération devrait également s'appuyer sur les services de navettes fournis par des petits prestataires ferroviaires. Néanmoins, il estime que l'offre « tout en un » constitue la solution la plus efficace, à condition que la masse critique soit atteinte. « Dans ce cas de figure, nul besoin d'avoir recours aux partenaires locaux », dit Baeriswyl. Une croissance plus forte du TPW nécessiterait toutefois davantage que la simple externalisation d'un service de transport régional isolé. Il a encouragé les représentants des EF présentes à donner leurs propres impulsions.

Le point de vue des chargeurs a été exposé par Matthias Howald, chef de la logistique chez Holcim, cimentier. D'après lui, le levier décisif pour générer davantage de croissance réside dans une meilleure écoute de la part des entreprises ferroviaires afin de mieux répondre aux besoins des clients. Par ailleurs, il est d'avis que la numérisation recèle de nombreuses possibilités de coopération entre CFF Cargo et des ETF tiers, permettant ainsi d'élargir la gamme de services TPWCI pour les chargeurs.

Jürgen Balzan, Directeur Général de Eisenbahndienstleister GmbH à Thayngen, s'est montré, quant à lui, très optimiste. Il estime que l'éloignement historique entre CFF Cargo et les ETF intervenant au plan local n'a plus lieu d'être et qu'il fallait, bien au contraire, coopérer pour trouver la meilleure solution pour le client. Depuis avril 2019, EDG fournit régulièrement des services de transport TPWCI à CFF Cargo, explique M. Balzan.

La table ronde qui a suivi la série d'exposés a démontré qu'il n'existe pas de formule magique, mais que plusieurs conditions préalables sont requises pour que ce mode de transport connaisse une évolution prospère et réussie. L'ensemble des intervenants a souligné l'importance d'une approche pluridisciplinaire, intégrant toutes les branches. « La responsabilité de tous les partenaires pour le développement du trafic par wagon ferroviaire a été déterminante pour rendre nos entretiens constructifs », disait Balzan lors de la table ronde. En fin de compte, les quatre intervenants ont convenu que l'approche interprofessionnelle de l'évolution positive du trafic sur le réseau du TPWCI était encore quelque peu inhabituelle, mais que le contenu était correct et devait être absolument approfondi.

Notice pour les rédacteurs:

Notre site internet www.cargorail.ch comporte des photos faites lors du Forum. Vous y trouverez également l'ensemble des exposés, ainsi que le présent communiqué de presse.

Le VAP représente environ 300 entreprises de chargeurs et de logistique suisses, allemandes, italiennes, polonaises, autrichiennes et françaises, transportant des marchandises par rail, camion, bateau, pipeline, ainsi que sous toutes les formes combinées. Pour ce faire, elles investissent des sommes importantes en voies de raccordement, en terminaux, gares de triage et de transbordement, en camion, wagon de fret et moyens de traction. Elles sont les commanditaires des transporteurs (entreprises de transport ferroviaire, entreprises de transport, transitaires, etc.) ; par conséquent, elles sont les véritables acteurs du transport de fret et du transfert modal. Finalement, ce sont elles qui supportent les coûts et redevances découlant de cette politique, notamment la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) qui s'élève à plus de 1'600 millions CHF par an.