



Fiche d'information

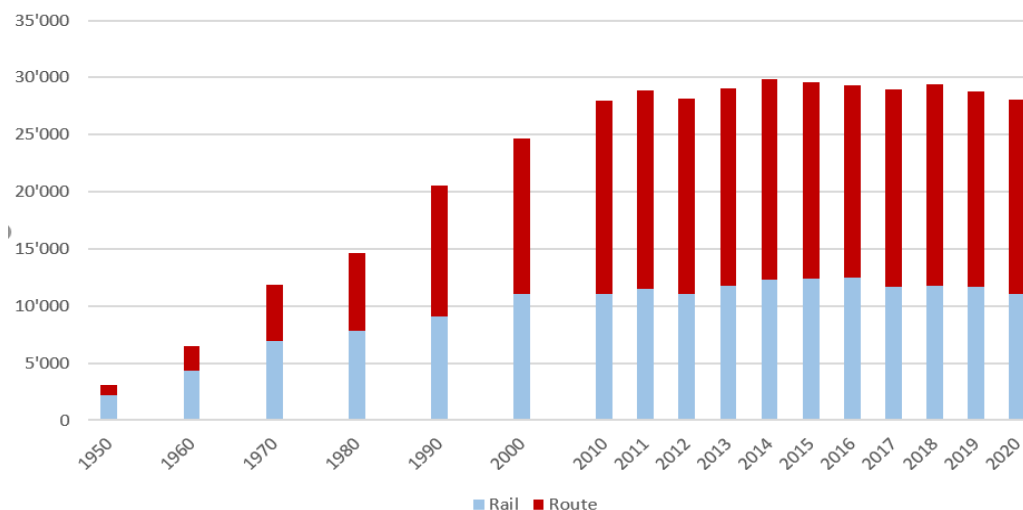
Date : Novembre 2022

Le fret ferroviaire en Suisse

Le transport ferroviaire de marchandises est très important pour l'économie suisse. Le rail fournit environ 40 % de l'ensemble des prestations de fret. Le transport de marchandises par wagons complets isolés joue le plus grand rôle pour l'acheminement à l'intérieur de la Suisse.

Ces dernières années, les prestations de fret suisse sur la route et sur le rail ont atteint entre 28 et 30 milliards de tonnes-kilomètres. La part de marché du rail, tous segments confondus, est d'environ 40 %. Dans le sous-segment du transport transalpin de marchandises, la part du rail atteint 75 % grâce aux mesures de la politique de transfert (entre autres NLFA, RPLP, corridor 4 mètres). La part de marché dans le sous-segment du trafic intérieur, d'importation et d'exportation ne traversant pas les Alpes (fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire) est d'environ 25 %. Jusqu'au milieu du XX^e siècle, le train était le moyen de transport prédominant pour acheminer des marchandises.

Prestations de transport Suisse 1950-2020
en mio. de tonnes-km



Dans le fret ferroviaire, les formats de production sont les suivants :

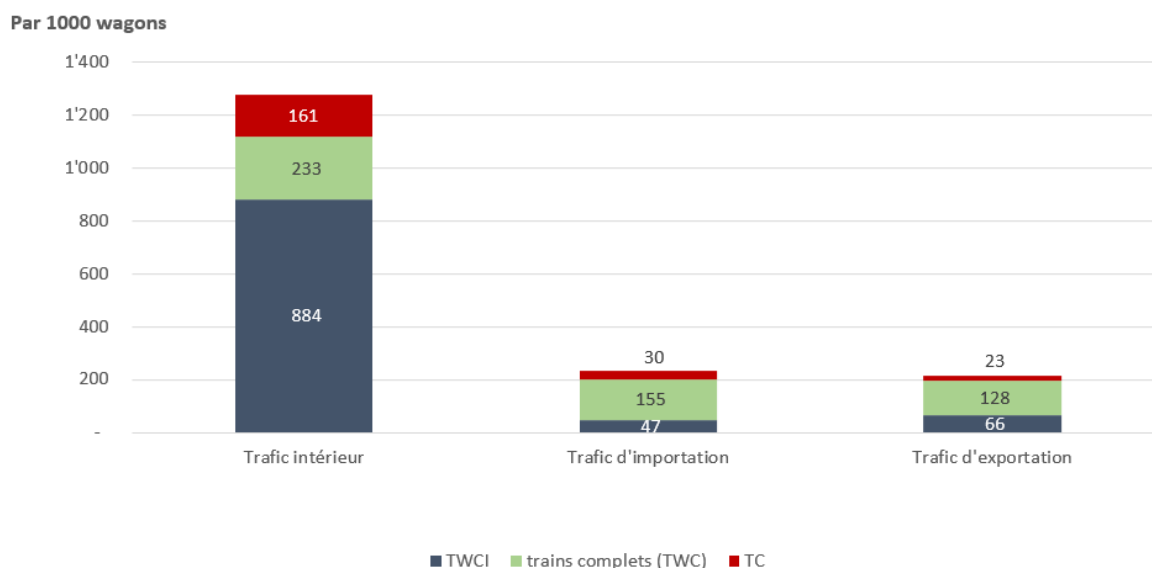
- dans le transport de marchandises par wagons complets (TWC), les wagons sont adaptés à la marchandise transportée (p. ex. wagons-citernes à gravier, wagons à parois coulissantes).
- dans le transport combiné (TC), des conteneurs de transport normalisés sont chargés sur le train, par exemple des conteneurs ou des semi-remorques.

Sur la base de ces formats de production, il existe différents types de transport :

- Dans le transport de marchandises par wagons isolés (TWCI), des wagons individuels ou des groupes de wagons (en général du TWC, parfois du TC) sont collectés au niveau régional à partir de voies de raccordement auprès d'entreprises ou de voies de débord. Ils sont ensuite formés en trains et conduits dans des gares de triage où de nouveaux trains sont constitués pour l'approvisionnement de certaines régions. Une fois à destination, ils sont de nouveau séparés par des agents de manœuvre et répartis en tant que wagons isolés ou groupes de wagons sur des voies de raccordement, des voies de débord ou à des installations de transbordement. C'est dans le trafic intérieur que le TWCI, proposé uniquement par CFF Cargo, joue le plus grand rôle.
- Les trains de marchandises du TWC qui ne doivent pas être manœuvrés du lieu de départ jusqu'à la destination sont appelés trains complets ou trains-blocs. Ils concernent surtout le trafic d'exportation (80 %) et d'importation (70 %). Divers prestataires assurent le transport par trains complets.
- Le TC est le mode de transport prédominant dans le fret ferroviaire transalpin. Il joue un rôle moins important dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. Il est assuré par différents prestataires.

Nombre de wagons transportés par type de production et par type de trafic (2019)

Trafic intérieur, d'importation et d'exportation (sans transit)



Les différents systèmes de transport s'adressent à divers groupes de demande : alors que les trains complets impliquent que de grandes quantités de marchandises soient transportées du même point de départ à la même destination (p. ex. bois, voitures, produits pétroliers, minerais/pierres/terres), le TWCI permet le transport de lots de petite taille (p. ex. marchandises palettisées, produits agricoles). En principe, les trains complets ne circulent qu'entre les grands sites de production et/ou les entrepôts. Le TWCI couvre aussi le transport entre les petits sites de production et/ou les entrepôts, offrant ainsi une desserte ferroviaire plus dense. Différents secteurs, notamment l'industrie chimique et métallurgique, le commerce de détail et l'industrie de l'élimination des déchets et du recyclage, fondent leur logistique sur les offres de transport ferroviaire de marchandises.

Alors que le fret ferroviaire transalpin est soutenu financièrement par la Confédération, le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire doit être autofinancé, conformément à la loi sur le transport de marchandises. Certes, la Confédération soutient financièrement les investissements dans les installations de transport de marchandises et dans les innovations techniques, mais la loi actuellement en vigueur ne prévoit pas de soutenir financièrement les offres de fret ferroviaire (sauf si la Confédération participe à la commande des cantons).

L'évolution des besoins logistiques et la baisse de l'importance de la production industrielle, accompagnées d'un recul correspondant des volumes transportés en fret ferroviaire, ont contribué à ce que le TWCI ne peut plus être assuré de manière rentable sans une modernisation complète.

Logistique urbaine et plates-formes de transbordement multimodales

Comme les agglomérations grandissent et les flux de marchandises augmentent, la logistique urbaine prend de plus en plus d'importance. Aujourd'hui, l'organisation des chaînes logistiques pour l'approvisionnement des villes est décentralisée et assurée par différents prestataires. Le développement d'une multitude de chaînes logistiques organisées parallèlement et individuellement est gourmand en espace et génère un surcroît de trafic. Pour les prestataires logistiques, il est en outre de plus en plus difficile de maintenir les sites existants ou d'en développer de nouveaux à des emplacements appropriés en raison de la forte pression urbaine. Les plates-formes de transbordement multimodales proches des centres et utilisables par tous les acteurs (*city-hubs*) recèlent par conséquent un potentiel important : elles peuvent faciliter le transbordement de marchandises entre les modes de transport et la répartition en lots de plus petite taille en vue de la distribution fine. C'est pourquoi la Confédération veut soutenir les investissements des acteurs du marché par un encouragement adéquat.

Navigation sur le Rhin

Les ports rhénans jouent un rôle important pour les importations et les exportations, notamment entre la Suisse et l'outre-mer. Ils permettent d'importer des biens indispensables en toute sécurité, conformément au droit international. Ils font en outre partie de la chaîne de fret transalpin et constituent un site de stockage important.

En 2018, la Suisse et les quatre autres États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont convenu que la navigation intérieure devait devenir largement exempte d'émissions d'ici 2050. La déclaration commune prévoit en outre de renforcer encore le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent, de mieux intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques multimodales et de coordonner encore mieux les programmes d'encouragement nationaux.

Dans ce contexte, le Conseil fédéral veut créer les bases juridiques d'un encouragement financier de la navigation intérieure, par exemple par le biais de contributions d'investissement pour l'équipement de moteurs de bateaux respectueux du climat ou de contributions d'exploitation pour le transfert de transports de marchandises sur des bateaux. L'encouragement actuel des installations portuaires pour le transport combiné doit être poursuivie. De même, la Confédération s'engage plus fortement pour sauvegarder les Ports Rhénans suisses en tant qu'infrastructure de transport de marchandises d'importance nationale et soutient le développement de ces infrastructures.

Informations/précisions :

Office fédéral des transports

Information

058 462 36 43

presse@bav.admin.ch