

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Sylvain Freymond et consorts - Transport de céréales par la route plutôt que par le rail : Quel gâchis !

Rappel de l'interpellation

L'actuelle politique fédérale et cantonale en matière de transport tente de favoriser un maximum le transport de marchandises par le rail, avec comme but de promouvoir le transfert de la route vers le rail.

Une quantité importante de céréales produite dans le district de Morges est livrée dans le centre collecteur de Bussy-Chardonney. Ce site est idéalement situé à côté de la ligne ferroviaire Bière-Morges exploitée par les MBC.

Une grande quantité de ces céréales sont ensuite acheminée par le train en direction de différents sites de transformation. Ce mode de transport a depuis longtemps fait ces preuves et fonctionne bien. Malheureusement il semble que depuis quelques mois, ce n'est plus le cas et le transport est dorénavant effectué par la route. Différentes raisons, notamment économique et de sécurité, ont été évoquées pour expliquer cette décision.

Cette situation est très regrettable et engendrera des nuisances et du trafic routier supplémentaire.

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 situation ?*
- 2. Les différents acteurs concernés ont-ils été approchés pour trouver une solution ?*
- 3. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il intervenir pour soutenir le transport de marchandise par voie ferroviaire dans notre canton ?*
- 4. Dans le cadre d'une mise aux normes d'une installation de chargement, qui est responsable d'effectuer ces travaux ?*

A contrario de la tendance actuelle qui vise à transférer le transport de marchandises de la route au rail, l'entreprise Vaud Céréales, qui gère le centre collecteur de Landi situé à Bussy-Chardonney, a décidé de ne plus charger sa marchandise sur la ligne ferroviaire des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC).

Le directeur de l'entreprise a justifié sa décision en évoquant un site pas suffisamment sécurisé et un transport par rail peu attractif par rapport à la route, rappelant que ce sont les clients qui choisissent le moyen de transport le plus viable financièrement.

Que peut entreprendre le Conseil d'Etat pour sécuriser le centre collecteur de Bussy- Chardonney et rendre le transport de céréales par le rail plus attractif, afin d'éviter que les clients et entreprises ne privilégient la route ?

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le transport de marchandises est un secteur essentiel au bon fonctionnement de la société et à la prospérité économique, opéré majoritairement par des entreprises privées. Il génère 6% des émissions de gaz à effet de serre (GES) issues de la mobilité dans le canton selon le bilan établi par l'Office cantonal de la durabilité et du climat (OCDC), en raison d'une logistique de transport encore en grande partie effectuée par la route. Le potentiel de report modal vers le rail dans ce secteur est donc important.

Conscient du rôle prépondérant que les pouvoirs publics peuvent jouer pour garantir un fonctionnement efficace et durable du transport de marchandises, le Conseil d'Etat a lancé le travail d'élaboration de sa stratégie cantonale en faveur du transport de marchandises en 2019, qui a donné lieu, en mai 2021, à un premier rapport complet de diagnostic pour le canton et à l'identification de plusieurs axes d'interventions. Dans le cadre de cette feuille de route, le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) a fixé cinq orientations: le soutien à l'utilisation accrue du rail, l'amélioration de la logistique urbaine, la définition d'une typologie efficace des sites logistiques, le renforcement de la collaboration publique-privée et le soutien à l'innovation et au développement technologique.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat a appris avec regret la décision prise par l'entreprise Vaud Céréales SA d'arrêter de transporter ses marchandises par le train à Bussy-Chardonney au profit d'une logistique exclusivement routière, pour des questions économiques et de sécurité. Ce choix va en effet à l'encontre d'une part des orientations de la stratégie cantonale relative au transport de marchandises - en particulier l'orientation numéro 1 qui vise à soutenir l'utilisation accrue du rail, d'autre part des ambitions du Canton en matière de protection du climat.

S'agissant de la responsabilité de la mise aux normes de l'installation ferroviaire en question, il est important de rappeler que cette dernière est une voie de raccordement privée au sens de la loi fédérale en matière de transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (LTM, RS : 742.41). La conformité en matière de sécurité de ce type d'installations relève donc de la responsabilité du propriétaire privé, dans ce cas la société coopérative Fenaco. Les investissements liés à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement le sont par conséquent également.

Concernant les bases légales cantonales en vigueur, en particulier la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RSV 740.21), elles ne permettent pas au Canton, aujourd'hui, de soutenir financièrement des entreprises privées à l'investissement pour la construction et l'entretien d'infrastructures. Cette situation est cependant amenée à évoluer à terme. En effet, dans le cadre de sa stratégie cantonale, le Canton entend pouvoir accompagner financièrement les entreprises privées pour une utilisation accrue du rail par un soutien financier à la construction, la rénovation et la modification des installations ferroviaires utiles au fret. Ce soutien financier, qui nécessitera une adaptation de la base légale, figure parmi les mesures emblématiques du Plan Climat présentées en juin dernier par le Conseil d'Etat et il est inscrit au Programme de législation 2022-2027, lequel place la durabilité et la préservation du climat au cœur des politiques publiques.

Le Conseil d'Etat rappelle toutefois que le Canton de Vaud soutient financièrement le transport ferroviaire de marchandises sur le réseau à voie étroite des MBC à travers une contribution d'exploitation au bénéfice de l'entreprise de transport conformément aux dispositions LTM. Cette contribution, versée de manière conjointe avec la Confédération, permet de couvrir le déficit d'exploitation des MBC, pour les offres de fret ferroviaire commandées par le Canton. La part cantonale s'élève à 600'000 CHF par an en moyenne sur les cinq dernières années. En 2021, le nombre de wagons à destination du centre collecteur de Bussy-Chardonney représentait 20% de l'ensemble du trafic subventionné.

Enfin, le cas présent illustre parfaitement la nécessité d'une collaboration renforcée entre les partenaires publics et privés pour accompagner l'évolution de l'activité logistique, répondre à ses besoins tout en trouvant les meilleures solutions pour relever les importants défis de durabilité dans ce secteur. Le Canton a d'ores et déjà initié ce dialogue au travers de tables rondes et travaux collaboratifs avec les différentes filières concernées.

Réponse aux questions

1. Le Conseil d'Etat est-il au courant de cette situation ?

Le Conseil d'Etat a appris en avril 2023 la décision de l'entreprise Vaud Céréales de renoncer au transport de ses marchandises par le rail au profit de la route.

2. Les différents acteurs concernés ont-ils été approchés pour trouver une solution ?

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a organisé mi-septembre une table ronde avec les acteurs privés et publics concernés par le transport de céréales dans la région morgienne afin d'échanger sur les enjeux techniques et économiques liés au transport de céréales ainsi que sur les perspectives d'un renforcement de l'utilisation du rail à l'avenir. Ce type de rencontre va clairement dans le sens des échanges souhaités par le Canton entre acteurs publics et privés, afin de renforcer la collaboration et d'identifier les solutions pour améliorer l'efficacité et la durabilité du transport des marchandises dans le canton.

3. Dans quelle mesure le Conseil d'Etat peut-il intervenir pour soutenir le transport de marchandise par voie ferroviaire dans notre canton ?

Dans le cadre de sa stratégie cantonale du transport de marchandises et dans le cadre du Plan climat cantonal, le Conseil d'Etat va s'engager concrètement ces prochaines années pour une utilisation accrue du rail pour le transport des marchandises. Parmi les mesures emblématiques du Plan Climat présentées avant l'été, le Conseil d'Etat a d'ores et déjà inscrit sa volonté de soutenir le report du transport de marchandises sur le rail. Cette mesure concrète consiste en une aide financière au démarrage pour les entreprises privées qui souhaiteraient construire, rénover, ou modifier des installations utiles au fret ferroviaire. La mesure vise également à soutenir l'acquisition par les MBC du matériel roulant à voie étroite nécessaire pour poursuivre et développer le trafic ferroviaire de gravier depuis Apples et Ballens. Par ailleurs, le diagnostic du transport de marchandises dans le canton effectué au sein du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) a permis d'identifier la nécessité d'accompagner les communes à traiter les défis dans ce domaine et d'intégrer des surfaces propices à l'activité logistique aux instruments de planification cantonaux. Le travail d'élaboration d'un exposé des motifs et projet de décret est en cours au sein du DCIRH et de sa Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

4. Dans le cadre d'une mise aux normes d'une installation de chargement, qui est responsable d'effectuer ces travaux ?

Comme expliqué dans le préambule, les investissements liés à la maintenance et à la réfection des voies de raccordement sont de la responsabilité et de la compétence du propriétaire privé de l'installation, à savoir la Fenaco.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 septembre 2023

La présidente :

Christelle Luisier Brodard

Le chancelier a.i.

François Vodoz