



Décembre 2017

---

# Fret ferroviaire sur la ligne CFF Yverdon– Payerne

Rapport en exécution du postulat 14.3769, Grin,  
du 23 septembre 2014



## Contexte

### Texte du postulat :

#### **Ligne CFF Yverdon-Payerne. Le Conseil fédéral doit maintenir le transport des marchandises par le rail !**

##### *Texte déposé*

Afin de garder le transport d'un maximum de marchandises sur le rail et surtout un chargement le plus près possible du lieu de récolte, je demande au Conseil fédéral d'étudier attentivement, dans le cadre de l'aménagement futur de la gare d'Yvonand, la possibilité de maintenir le chargement des betteraves et des autres marchandises sur ce site.

##### *Développement*

Les routes sont de plus en plus surchargées et, de ce fait, il est important de garder le transport de certaines marchandises sur le rail. Concernant le futur de la gare d'Yvonand la mise aux normes implique un rehaussement et un élargissement des quais, de ce fait, le maintien du chargement des betteraves sucrières serait compromis et devrait être regroupé dans la région d'Estavayer-le-Lac. Les betteraviers de la région d'Yvonand devraient donc se rendre à Estavayer-le-Lac pour décharger leurs récoltes. Le trajet pour s'y rendre est difficile topographiquement et le trafic routier pourrait être perturbé par ce trafic agricole lent, surtout en cas de fermeture de l'autoroute A1, car tout le trafic passe par cet axe.

Lors des discussions sur la fermeture de la gare de marchandises d'Ependes avec le transfert des betteraves à Chavornay, il avait été dit que le pôle d'Yvonand serait maintenu et renforcé. Yvonand et sa région ont une vocation touristique, mais aussi une très forte connotation agricole. Un centre agricole y collecte plusieurs milliers de tonnes de céréales et depuis la fermeture du centre collecteur d'Yverdon-les-Bains, il va encore s'agrandir. Donc le transport par rail de ces céréales sera plus important encore. C'est la raison pour laquelle il est important de maintenir la desserte marchandises sur la ligne CFF Yverdon-Payerne, le chargement des marchandises en gare d'Yvonand serait une complémentarité au pôle logistique d'Estavayer-le-Lac et éviterait le ralentissement du trafic routier par les convois agricoles sur le tracé difficile des Crottes de Cheyres.

Le postulat 14.3769 déposé par Jean-Pierre Grin le 23 septembre 2014 charge le Conseil fédéral d'étudier attentivement, dans le cadre de l'aménagement futur de la gare d'Yvonand, la possibilité de maintenir le chargement des betteraves et des autres marchandises sur ce site. En effet, il importe de garder le transport d'un maximum de marchandises sur le rail et surtout un chargement le plus près possible du lieu de récolte.

L'auteur du postulat motive sa proposition comme suit : Les routes sont de plus en plus surchargées et, de ce fait, il est important de garder le transport de certaines marchandises sur le rail. Concernant le futur de la gare d'Yvonand, la mise aux normes implique un rehaussement et un élargissement des quais, de ce fait, le maintien du chargement des betteraves sucrières serait compromis et devrait être regroupé dans la région d'Estavayer-le-Lac. Les betteraviers de la région d'Yvonand devraient donc se rendre à Estavayer-le-Lac pour décharger leurs récoltes.

Yvonand et sa région ont une vocation touristique, mais aussi une très forte connotation agricole. C'est la raison pour laquelle il est important de maintenir la desserte marchandises sur la ligne CFF Yverdon-Payerne, le chargement des marchandises en gare d'Yvonand serait une complémentarité au pôle logistique d'Estavayer-le-Lac et éviterait le ralentissement du trafic routier par les convois agricoles sur le tracé difficile des Crottes de Cheyres.

Dans sa prise de position du 29 octobre 2014 sur le postulat, le Conseil fédéral partage l'avis de l'auteur du postulat et estime que les voies de débord doivent être conservées si la demande est suffisante. Les capacités dédiées au fret ferroviaire sur le tronçon Yverdon-Payerne doivent être maintenues. Cependant, le Conseil fédéral a proposé de rejeter le postulat : en effet, vu les processus de planification en cours et vu l'intégration de la présente thématique dans la conception relative au

transport de ferroviaire de marchandises (ci-après « la conception »), le Conseil fédéral ne voit aucune nécessité de s'impliquer spécifiquement dans la conservation de l'installation de débord d'Yvonand dans le cadre d'un postulat. Le Conseil National a adopté le postulat le 16 juin 2016.

La loi sur le transport de marchandises<sup>1</sup>, entrée en vigueur en juillet 2016, a créé les conditions-cadre d'un développement durable du transport de marchandises et d'une complémentarité efficiente de tous les modes de transport. Les compétences de la Confédération en matière d'installations de transport ferroviaire de marchandises s'étendent à la planification générale et au financement. Elles s'exercent au moyen de trois instruments : la stratégie d'utilisation du réseau (STUR), le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et la conception relative au transport ferroviaire de marchandises<sup>2</sup> (art. 3 LTM).

## Fret ferroviaire dans la région d'Yvonand

### Infrastructures dédiées au fret ferroviaire

Les installations de transport de marchandises dans la région d'Yvonand comprennent des débords accessibles au public, ainsi que des gares de formation et de réception dédiées à l'expédition et à la manutention des trains de marchandises. De plus, des voies de raccordement privées sont reliées au tronçon ou aux gares, ce qui permet de relier les installations commerciales et industrielles au chemin de fer. La carte et le tableau suivants montrent en détail les principales installations.

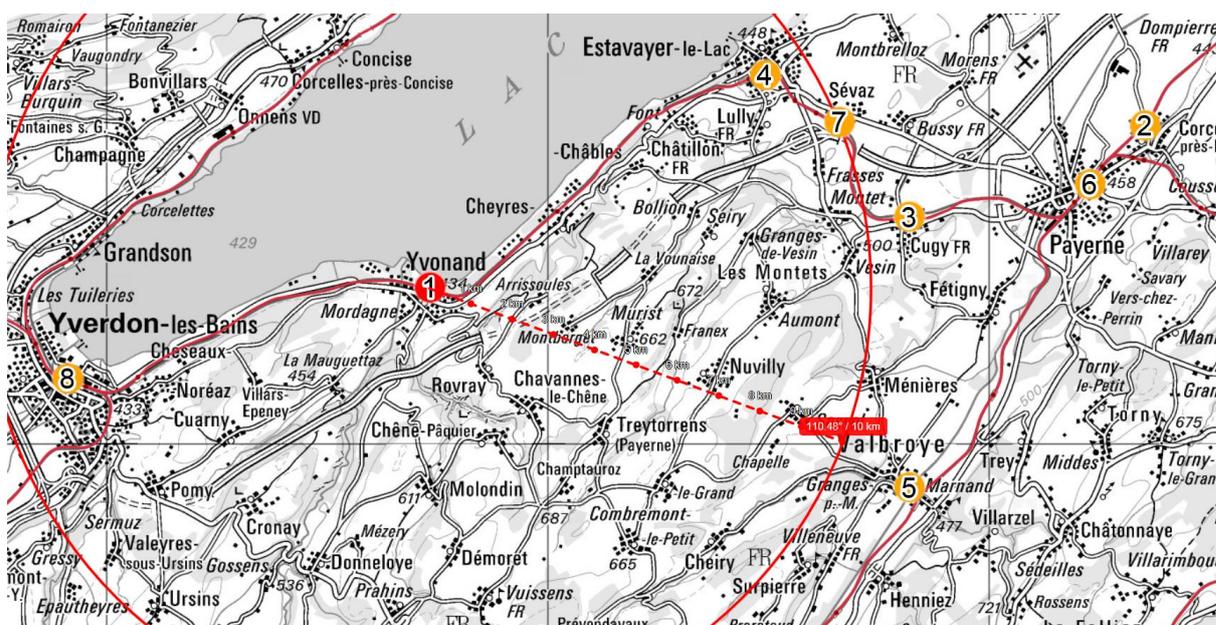


Figure 1 – Installations du fret ferroviaire aux environs d'Yvonand (rayon de 10 kilomètres)

<sup>1</sup> Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation ; loi sur le transport de marchandises, LTM; RS 742.41

<sup>2</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Thèmes de A à Z > Fret ferroviaire sur tout le territoire

	Emplacement	Installation <sup>3</sup>	Débord	Voies de raccordement
1	Yvonand	gare de réception	OUI	OUI
2	Corcelles-près-Payerne	gare de réception	–	OUI
3	Cugy	gare de réception	OUI	OUI
4	Estavayer-le-Lac	gare de réception	OUI	OUI
5	Granges-Marnand	gare de réception	OUI	OUI
6	Payerne	gare de formation	OUI	OUI
7	Sévaz	–	–	OUI
8	Yverdon-les-Bains	gare de réception	OUI	OUI

Le tronçon Yverdon–Payerne est jalonné de six installations de fret ferroviaire. À l'exception de Sévaz, tous les emplacements peuvent accueillir des trains de marchandises (fonction de gare de réception). La gare de formation de Payerne permet en outre de former des trains pour la région. Il y a aussi six débords autour d'Yvonand. La région est ainsi équipée de nombreuses installations pour le fret ferroviaire.

En plus de ces installations, les sillons sont une condition préalable à la réalisation du fret ferroviaire. Avec la STUR et les plans d'utilisation du réseau, la Confédération assure une répartition judicieuse des capacités disponibles de l'infrastructure ferroviaire. Sur le tronçon à simple voie Yverdon–Payerne, la STUR<sup>4</sup> prévoit un sillon par heure et par sens pour le fret ferroviaire, ce qui est suffisant pour répondre à la demande régionale.

### Transports de marchandises agricoles

CFF Cargo assure actuellement le transport ferroviaire de marchandises dans la région d'Yvonand. CFF Cargo exploite cinq points de chargement<sup>5</sup> entre Yverdon et Payerne en trafic par wagons complets isolés, Cugy étant également disponible pendant la « campagne betteraves » dans la région de Granges-Marnand.

La logistique et le chargement des betteraves dans la région d'Yvonand sont principalement organisés par Landi Centre Broye. En 2016, la région a produit environ 150 000 tonnes de betteraves, transportées via différentes gares (Payerne 57 000t, Cugy 37 000t, Granges-Marnand 23 000t, Yverdon 19 000t, Yvonand 18 000t). Les betteraves sont transportées en automne. À Estavayer-le-Lac, l'installation a également servi au chargement d'environ 25 000 tonnes de céréales. Selon une étude commandée par le canton de Vaud, la production de betteraves sucrières dans la région croîtra légèrement jusqu'en 2025<sup>6</sup>.

## Évolution du fret ferroviaire à Yvonand

### Planifications en vue du développement des installations

La gare d'Yvonand va être adaptée aux exigences de la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand)<sup>7</sup>. La transformation, financée par la convention sur les prestations conclue avec la SA CFF, doit être achevée pour fin 2019. Jusqu'ici, le projet est en cours d'élaboration et les plans n'ont pas encore été approuvés. La mise en œuvre du projet a été retardée, entre autres afin de ne pas interférer avec le chargement de la récolte de betteraves sucrières en 2017.

<sup>3</sup> Catégories de la conception pour le fret ferroviaire

<sup>4</sup> [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Thèmes de A à Z > PRODES > Étape d'aménagement 2025

<sup>5</sup> État d'avancement de l'horaire 2017 selon [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

<sup>6</sup> biol conseils 2017, Logistique du transport de la production betteravière vaudoise, étude sur mandat du canton de Vaud (SAVI et DGMR)

<sup>7</sup> Loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand) ; RS 151.3

En ce qui concerne le transport de marchandises, l'accès des marchandises au débord pourrait être coupé à cause des mesures de transformation prévues. Dans cette zone, il faudrait déplacer un aiguillage pour que le débord reste accessible. Le déplacement de l'aiguillage et le maintien du débord en position ouverte entraîneraient probablement des coûts d'environ 1,5 million de francs. Les CFF et Schweizer Zucker AG étudient actuellement, de leur point de vue, dans quelle mesure il est nécessaire de pouvoir continuer à charger des betteraves sucrières à la gare d'Yvonand.

Les chargeurs et les CFF envisagent le transbordement à Sévaz-La Guérite au lieu d'Yvonand. Pour ce faire, il faudrait moderniser l'installation de Sévaz, et deux options sont à l'étude. Landi Centre Broye et les producteurs de betteraves sucrières projettent de construire une voie de raccordement qui permettrait le chargement des betteraves. CFF Infrastructure prévoit d'implanter une nouvelle gare de formation Broye avec un débord. La mise en œuvre de cette installation est proposée dans la variante « étape d'aménagement 2035 » dans le cadre de la consultation sur l'étape d'aménagement 2030/35.

Les communes et les entreprises ferroviaires ont également étudié le chargement des betteraves à d'autres endroits de la région. La ligne 252 du RER Fribourg–Payerne–Yverdon-les-Bains, inaugurée en 2015, a relégué le chargement de la betterave sucrière d'Estavayer-le-Lac à Cugy. Dans la commune de Cugy, les navetteurs sont exposés à un risque élevé d'accidents dû au chargement de betteraves, c'est pourquoi les producteurs de betteraves recherchent un autre emplacement. La commune d'Estavayer-le-Lac planifie en outre une densification de la zone autour de la gare qui pourrait entraîner un déplacement du chargement des céréales.

Une étude du canton de Vaud a produit un plan stratégique pour le chargement des betteraves à l'horizon en 2025. Deux postes de transbordement sont prévus : le débord actuel de Granges-Marnand et un nouveau transbordement à Sévaz-La Guérite (biol conseils 2017). La recommandation du rapport se fonde sur des réflexions relatives au coût total du transport. Le rapport déclare que le transport ferroviaire n'est pas compétitif dans l'environnement considéré, et critique la productivité des installations actuelles ainsi que la structure décentralisée des sites de transbordement. Se concentrer sur quelques installations et améliorer leurs performances rendrait le transport ferroviaire capable à long terme de se positionner sur le marché. La variante enregistrée dans l'étude optimise les coûts globaux de transport. La concentration sur quelques lieux de transbordement augmente les coûts du transport routier d'une part et diminue les coûts du transport ferroviaire d'autre part.

## **Conception relative au transport ferroviaire de marchandises**

Du côté fédéral, la planification des installations de fret ferroviaire suivra l'art. 3 LTM, par le biais de la conception. La conception a été adoptée par le Conseil fédéral en même temps que le présent rapport. Elle est un nouvel instrument au sens de l'art. 13 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire<sup>8</sup> et définit les conditions-cadres de la planification et du financement des installations de fret ferroviaire. Elle coordonne aussi la planification avec les cantons et formule des indications contraignantes pour les autorités en matière d'aménagement du paysage des installations. Enfin, elle renvoie à des répertoires des installations de fret ferroviaire en Suisse qui existent aujourd'hui et qui doivent être maintenues à l'avenir.

Les répertoires auxquels renvoie la conception forment la base des débords et des gares du transport de marchandises commandés dans le cadre de la convention sur les prestations avec les gestionnaires d'infrastructure (GI). Cela garantit que les installations qui y figurent soient maintenues pendant la période de la convention sur les prestations (indications 3.4). Selon le point 3.1 de la conception, la Confédération veille également à ce que le perfectionnement des installations du transport de marchandises réponde aux besoins. Elle charge les GI de planifier le développement des installations dans le cadre des conventions de prestations. Le développement se fait en tenant compte des intérêts des chargeurs, des entreprises de transport ferroviaire, de la Confédération, des cantons, des communes et d'autres acteurs directement concernés. Les besoins d'une zone économique régionale sont

---

<sup>8</sup> LAT; RS 700

considérés globalement. Une attention particulière doit être accordée à l'accès économique des expéditeurs aux chemins de fer (indication 3.2). Les installations sont adaptées à la demande des cantons ou des GI (indication 3.5). Le requérant soumet à la Confédération les prises de position de toutes les parties prenantes concernées par les adaptations en vue de la pesée des intérêts. Dans sa décision, la Confédération tient compte en particulier des conceptions régionales de fret des cantons. Dans le cadre du perfectionnement du paysage des débords, il est permis de réunir les fonctionnalités et les capacités d'installations dans une région si le volume de transport local ou régional est absorbé et si la productivité dans le réseau ainsi que l'attrait local peuvent être améliorés. Le financement et la mise en œuvre de nouvelles constructions d'installations ou d'adaptations d'installations sont gérés via la convention sur les prestations avec les gestionnaires d'infrastructure ou les conventions de mise en œuvre issues des étapes d'aménagement du PRODES (actuellement étape d'aménagement 2030/35).

### **Application de la conception au cas d'Yvonand**

Yvonand figure au répertoire des débords et des gares de réception. La planification de l'installation d'Yvonand est donc assujettie aux indications contraignantes pour les autorités, décrites ci-dessus, de la conception (indication 3.1-3.8). L'Office fédéral des transports, à la demande du canton ou du gestionnaire d'infrastructure, examinera en profondeur si le transbordement de marchandises sur le site d'Yvonand doit rester possible. Or aucune demande en ce sens n'a été déposée. Les CFF entendent mettre en œuvre l'adaptation de la gare d'Yvonand aux dispositions de la LHand dans le cadre de l'actuelle convention sur les prestations d'ici à la fin de 2019. Dans ce cas, une suppression du débord d'Yvonand devrait être demandée à l'avance et les intérêts de toutes les parties concernées examinés. Outre CFF Cargo et CFF Infrastructure, des chargeurs tels que Landi Centre Broye et Schweizer Zucker AG seraient également invités à faire part de leur prise de position. De plus, les deux cantons de Fribourg et de Vaud seraient consultés et les résultats de l'étude élaborée par le cabinet de conseil biol conseils pour le canton de Vaud seraient notamment pris en compte. De plus, les intérêts de la Confédération tels que le transbordement de marchandises et de biens militaires devraient être intégrés dans la réflexion en vue de la décision.

Dans le cas d'Yvonand, un facteur-clé dans la pesée des intérêts est la comparaison des avantages de la proximité du transbordement par rapport au lieu de récolte requis par le postulat et le regroupement nécessaire des quantités pour permettre une production efficace de fret ferroviaire. Si les points d'accès au chemin de fer sont trop éloignés pour les producteurs de betteraves sucrières, le transport risque de passer par la route et non par le rail. Si, en revanche, les débords sont très dispersés, le transport ferroviaire n'est pas rentable pour l'entreprise ferroviaire, puisque seuls quelques wagons peuvent être expédiés à chaque point de transbordement. Le développement de l'installation doit déboucher sur un réseau d'installations à long terme qui peut être exploité de manière rentable et durable.

Dans un rapport<sup>9</sup> antérieur sur le recensement des coûts totaux du transport du bois liés à la fermeture des stations de chargement, le Conseil fédéral a répondu à une question similaire. Son analyse des coûts de transport du bois s'applique par analogie au transport de la betterave sucrière. Le Conseil fédéral a estimé les conséquences sur les coûts de la fermeture d'une installation de chargement. Les économies résultant de l'élimination des opérations ferroviaires sont compensées par les surcoûts résultant de l'augmentation des prestations de transport routier. Il n'a pas été possible d'en inférer nécessairement une charge financière supplémentaire pour l'industrie du bois. Il convient donc d'examiner le cas particulier et d'associer directement les acteurs concernés au processus de décision, comme le prévoient les procédures inscrites dans la conception.

L'étude du canton de Vaud propose de déplacer le débord d'Yvonand à Sévaz-La Guérite. Il s'agit de construire une installation sur ce nouveau site, ce qui permettrait également de concentrer les transbordements en provenance de la région. Le transport ferroviaire deviendrait alors plus productif et

---

<sup>9</sup> Rapport en exécution du postulat 12.3595 von Siebenthal du 15 juin 2012

plus compétitif grâce à la concentration des volumes de transport et à l'installation moderne. Une nouvelle installation à Sévaz-La Guérite devrait être financée via l'étape d'aménagement 2030/35. La construction d'une nouvelle installation est-elle appropriée ? Pourrait-elle être financée dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/35 ? Le débord d'Yvonand doit-il être maintenu ? Ces trois questions n'ont pas encore trouvé de réponse.

Des mesures de conservation du débord d'Yvonand pourraient être réalisées d'ici à 2019. La construction d'une installation à Sévaz-La Guérite, quant à elle, prendrait une dizaine d'années. Jusqu'à la mise en exploitation, il faudrait trouver des solutions de rechange pour le transport ferroviaire de betteraves dans la région d'Yvonand. La planification du développement de l'installation d'Yvonand est du ressort des cantons et de CFF Infrastructure. La Confédération est responsable de la coordination des intérêts et de la garantie du financement.

## Conclusion

Le postulat demande le maintien du fret ferroviaire sur la ligne Yverdon–Payerne. La STUR et la conception garantissent que les installations et les capacités des sillons nécessaires au fret ferroviaire dans la région d'Yvonand resteront disponibles à l'avenir, selon les besoins. En ce sens, la demande de l'auteur du postulat est satisfaite. Les chargeurs et les CFF examinent actuellement des solutions de rechange par rapport à l'emplacement d'Yvonand. Si le canton ou les CFF demandent la suppression du débord d'Yvonand, l'OFT statuera en dernière instance.

Quoi qu'il en soit, il appartient aux acteurs du marché de décider des moyens de transport dont ils ont besoin ou qu'ils utilisent. L'offre et la demande de transport ferroviaire de marchandises par CFF Cargo ou par d'autres entreprises de transport ferroviaire dépendront notamment du coût total du transport. Les efforts des acteurs du marché pour optimiser la chaîne de transport de la betterave sucrière depuis le site de production jusqu'à l'usine sucrière montreront si un site de transbordement à Yvonand est approprié ou s'il vaut mieux en construire un autre dans la région. Les considérations des acteurs du marché seront prises en compte par la Confédération lors de la décision sur l'avenir du débord d'Yvonand.