



# Feuille d'information : Déclaration ministérielle concernant les enseignements tirés de Rastatt

## Contexte

Le corridor de fret reliant Rotterdam à Gênes joue un rôle déterminant pour le trafic ferroviaire européen. Il représente un élément clé pour l'échange de marchandises entre les principaux centres économiques des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie. Le tronçon dans la vallée du Rhin, entre Karlsruhe et Bâle, est l'une des voies de transport de marchandises les plus utilisées d'Europe : jusqu'à 200 trains de marchandises y circulent chaque jour.

À la fin de l'été 2017, ce tronçon a été interrompu près de Rastatt pendant environ sept semaines suite à un affaissement des voies qui s'est produit dans le cadre de l'extension à quatre voies (14 août au 2 octobre). Les conséquences pour le trafic et l'industrie ont été importantes. Le transport de marchandises a été fortement limité, en particulier entre les ports de la mer du Nord et les centres économiques de la Suisse et du nord de l'Italie.

## Absence de documents de référence pour les cas de dysfonctionnement

Seule une faible portion des volumes de marchandises empruntant quotidiennement la ligne de la vallée du Rhin a pu être absorbée par d'autres tronçons, notamment pour les raisons suivantes :

- Jusqu'à présent, la coordination et la planification des chantiers et de l'exploitation au niveau international étaient insuffisantes et des concepts pour des itinéraires d'évitement ferroviaires en Allemagne et dans les pays voisins faisaient défaut.
- Les processus entre les exploitants des infrastructures ferroviaires pour gérer et communiquer en cas d'incidents d'envergure ne fonctionnaient pas.
- Des règles contraignantes faisaient défaut pour la répartition des capacités en cas de panne, les capacités de réserve et la gestion des situations d'urgence affectant des infrastructures transfrontalières.
- Les entreprises de transport ferroviaire manquaient de personnel bénéficiant des compétences linguistiques et des connaissances des lieux nécessaires pour circuler sur les itinéraires d'évitement, de même que des locomotives équipées correctement du point de vue technique faisaient défaut.
- Les itinéraires d'évitement étaient utilisés par des trains régionaux ou de banlieue et les capacités pour le trafic qui devait être dévié étaient insuffisantes.

## Conséquences pour le trafic

Grâce aux efforts intenses de tous les participants, notamment des entreprises de chemin de fer et des acteurs du trafic combiné, le trafic ferroviaire des marchandises a pu continuer de circuler dans un volume réduit même pendant la fermeture du tronçon. Les exploitants des infrastructures ferroviaires ont rapidement mis à disposition des capacités sur des lignes de contournement. Cependant, au total seule une faible proportion du trafic a pu être détournée et traitée.

L'interruption à Rastatt a particulièrement marqué le mois de septembre 2017. Les volumes transportés par rail sur les itinéraires nord-sud menant de la France et de l'Allemagne vers la Suisse ont diminué d'environ 30 % par rapport au même mois de l'année précédente (cf. graphique 1 dans l'annexe). Le mois d'août a enregistré une baisse de 18 % car durant ce mois les volumes sont toujours plus faibles en raison des vacances. En octobre 2017, les volumes transportés sont revenus au niveau de l'année précédente.

Concernant le fret ferroviaire transalpin à travers la Suisse, seuls deux tiers environ du tonnage attendu ont pu être transportés durant la fermeture (cf. graphique 2 de l'annexe). Environ 4000 trains de marchandises du trafic transalpin ont dû être déviés et 1500 trains de marchandises ont été annulés. Seuls les trains partant de Bâle, de France, de Belgique et de Grande-Bretagne circulant à destination de la Suisse via la France et la chaussée roulante de Fribourg-en-Brisgau à Novare ont circulé normalement.

Cette fermeture de sept semaines a fait perdre au rail, en ce qui concerne le fret transalpin à travers la Suisse, une part de marché de un pour cent sur toute l'année 2017. Durant cette fermeture, on a enregistré jusqu'à 1000 trajets de poids lourds supplémentaires par semaine aux passages transalpins suisses.

### **Conséquences économiques**

La fermeture de la ligne de la vallée du Rhin a eu d'une part un impact considérable sur les chiffres d'affaires des prestataires de trafic marchandises ferroviaire (entreprises de transport ferroviaire, opérateurs du trafic combiné, transporteurs ferroviaires) puisque quelque 1500 trains ont été annulés. D'autre part, la déviation des trains (temps d'intervention et d'attente plus longs pour les conducteurs de locomotive et les véhicules ainsi que trajets plus longs) a entraîné des coûts supplémentaires. Ces coûts de production plus élevés n'ont pas pu être facturés aux clients ou alors que partiellement.

Réalisée à la demande de deux associations actives dans le fret ferroviaire (ERFA et NEE) et de l'Union internationale pour le transport combiné rail-route (UIRR), une étude indique que pour l'économie les pertes de valeur ajoutée se chiffrent au total à 2 milliards d'euros. Ces chiffres doivent être traités avec prudence, puisque durant la fermeture, des marchandises stockées ont été consommées et que la création de valeur ne s'est que reportée dans le temps et qu'elle n'a pas été totale.

### **Mesures pour éviter à l'avenir des problèmes lors de telles perturbations**

Suite à Rastatt, les institutions et entreprises concernées ont mis en œuvre différentes améliorations afin de mieux gérer de futures perturbations. Ainsi, les exploitants d'infrastructures ferroviaires ont rédigé un manuel pour la gestion internationale des perturbations, en collaboration avec la Commission européenne et l'Association européenne des entreprises d'infrastructure ferroviaire (RailNetEurope). Il s'agit d'un plan de mesures d'urgence, qui devrait à l'avenir garantir une procédure de préférence coordonnée en cas d'incidents de cette envergure et minimiser autant que possible les dommages.

Le manuel précise les procédures à suivre dans le cas d'un incident d'envergure internationale. Il fournit notamment :

- la définition d'un incident d'envergure internationale
- des procédures et une répartition des tâches pour la collaboration internationale en cas d'incident
- un aperçu de la distribution des capacités sur les tronçons d'évitement et des principes s'y appliquant.

De plus, les gestionnaires des infrastructures du corridor Rotterdam-Gênes rédigent actuellement une vue d'ensemble des itinéraires d'évitement

## Déclaration ministérielle

Dans le but de soutenir ces mesures et de souligner clairement que de tels incidents ne peuvent être maîtrisés que dans un processus coordonné au niveau international, la conseillère fédérale Doris Leuthard et son homologue allemand ont invité les ministres des transports des pays riverains des corridors de fret concernés (Suisse, Allemagne, France, Italie, Autriche, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg) à une rencontre qui a eu lieu le 23 mai 2018 à Leipzig, en marge du Forum international des transports (ITF). Dans une déclaration commune, les ministres et les représentants ministériels ont confirmé le soutien qu'ils apportaient aux travaux des gestionnaires d'infrastructure, notamment en ce qui concerne le manuel et la vue d'ensemble des itinéraires d'évitement. Ils ont par ailleurs exigé une rapide mise en œuvre et ont réaffirmé qu'ils étaient disposés à procéder à des ajustements législatifs.

Ces mesures visent notamment à :

- renforcer le trafic transfrontalier grâce à une reconnaissance mutuelle des normes techniques et des procédures d'homologation des locomotives
- améliorer l'interopérabilité via l'harmonisation des systèmes de contrôle des trains et de manière générale de conditions de production standardisées et plus flexibles
- améliorer les conditions-cadres pour l'intervention transfrontalière du personnel, notamment avec une reconnaissance mutuelle des compétences linguistiques des conducteurs de locomotive
- renforcer la coordination des mesures de construction le long des corridors et sur les itinéraires d'évitement.

## Annexe : Figures

Figure 1 : Comparaison des volumes des principaux itinéraires 2016-2017 (source : OFT)

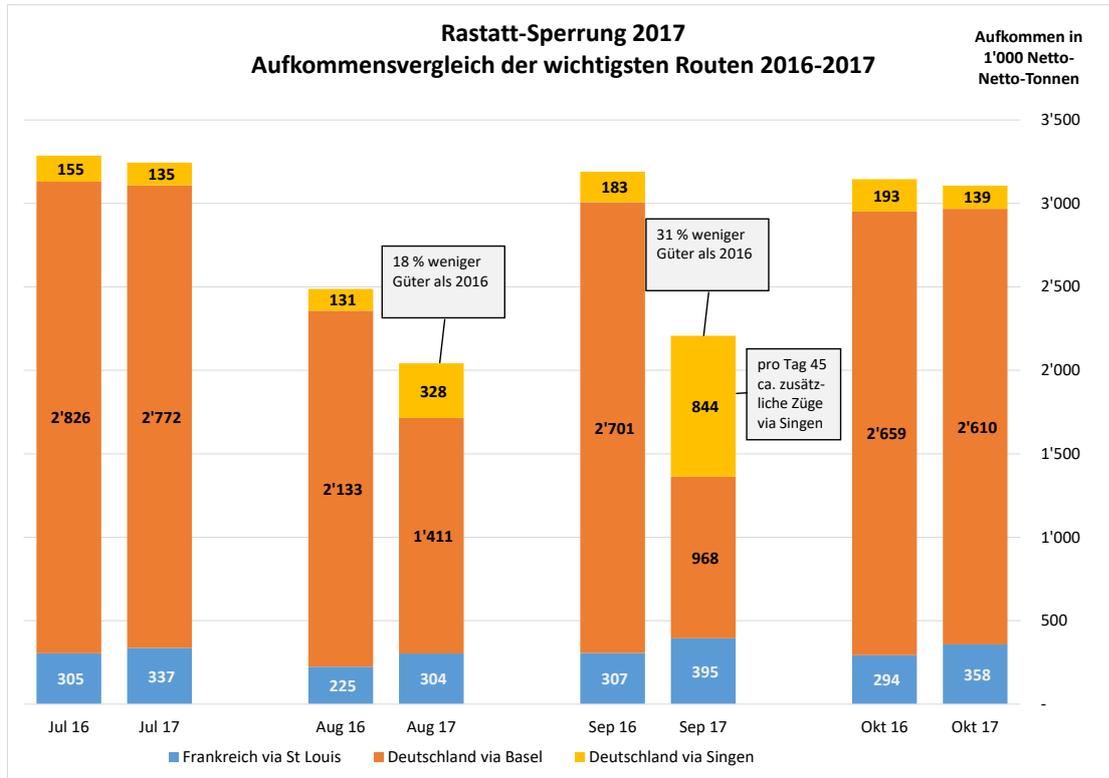


Figure 2 : Comparaison des volumes du transport de marchandises transalpin 2016-2017 (source : OFT)

