Colloque Ouest rail

31 octobre 2014 / Yverdon-les-Bains

Monthey, Octobre 2014 / Nicolas Herold

Classification: PUBLIC

Question ?

Vous êtes client de CFF Cargo

Quels sont les points forts et les points faibles de ce prestataire?

Classification: PUBLIC

Syngenta et le Site Chimique de Monthey

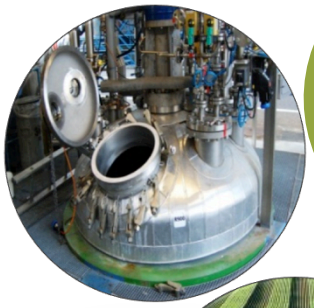
- Implanté dans le Bas-Valais avec **une expérience industrielle de plus de 120 ans**
- 4 sociétés actives sur le site employant **2'400 collaborateurs**
- Le rail un mode de transport essentiel: 80% des matières premières; 50% des produits finis; plus de **300'000 tonnes/an** en entrée sortie; **18'000 entrées-sorties/ an**
- Syngenta a la responsabilité de la manœuvre ferroviaire sur le site chimique de Monthey
- Réseau ferroviaire interne de près de **20 km**

Classification: PUBLIC

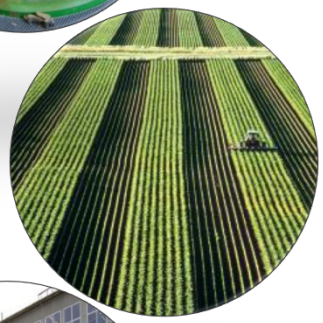
Monthey, un site stratégique pour Syngenta

Monthey, que faisons-nous ?

Syngenta Monthey est un site de production de substances actives et de produits formulés. Ses activités sont principalement liées à la protection des plantes et dans une moindre mesure au secteur Produits professionnels.



900 collaborateurs permanents
Haut niveau de compétences ex. Centre T&E



Excellentes Infrastructures
Haut niveau de standardisation technique et d'automation

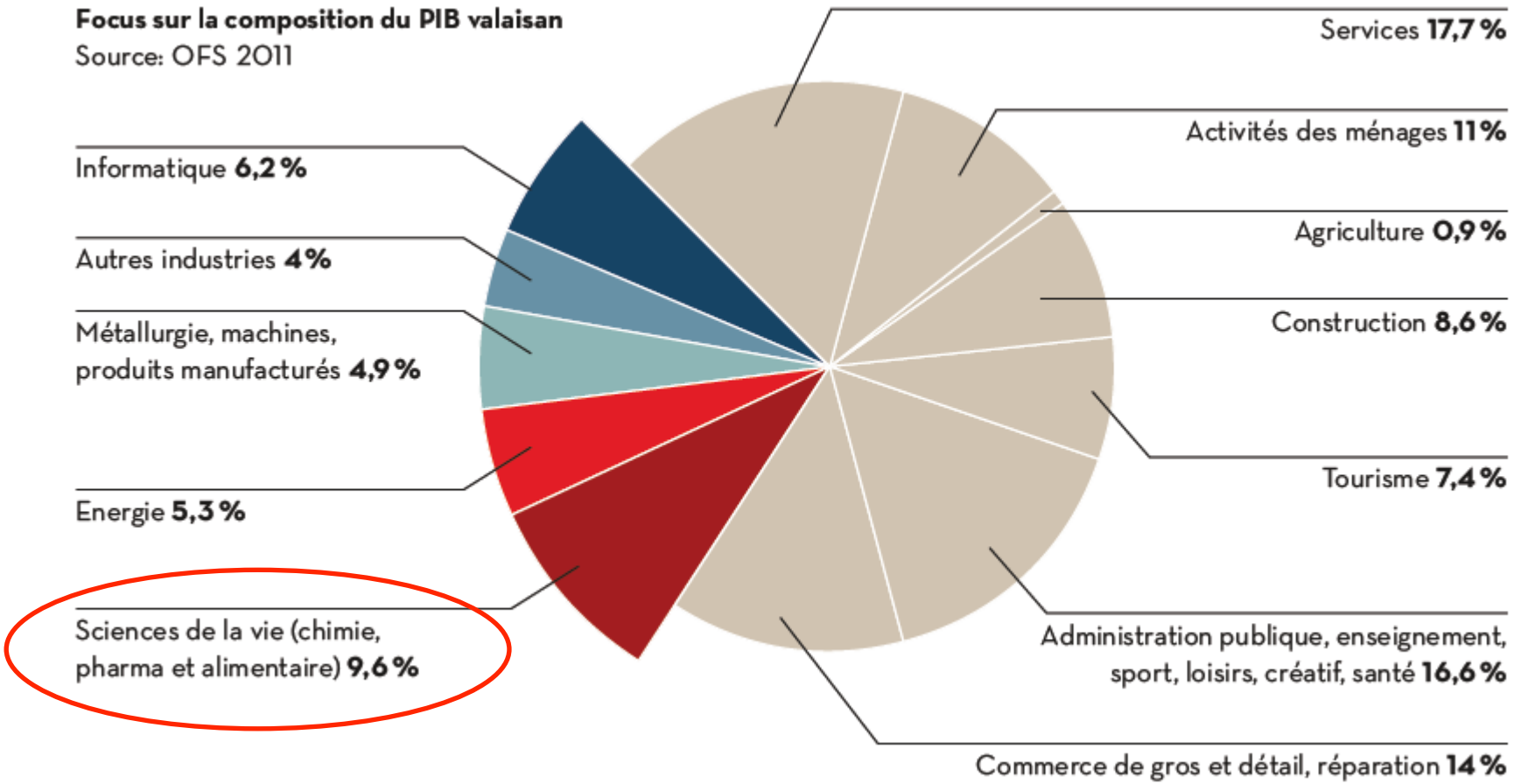
Respect des meilleurs standards en termes HSEQ

18 substances actives
30 intermédiaires
120 formulations
> 700 produits finis

Centre d'excellence pour les nouveaux produits de Syngenta

Classification: PUBLIC

PIB valaisan et contribution des sciences de la vie



Classification: PUBLIC

Positif

- ***Volonté de bien faire***, en particulier des collaborateurs qui sont sur le terrain (région Cargo) et des commerciaux (Chemoil)
- ***Bonne desserte***: 3 trains en arrivée et 3 trains au départ (utilisation variable suivant la saisonnalité des productions)
- ***Ponctualité*** (bémol travaux du tunnel à St-Maurice)
- ***Qualité du service*** (en particulier si l'on compare avec les pays qui nous entourent)
- ***Sens des responsabilités et collaboration avec le client*** (notamment en cas de dysfonctionnement)

Classification: PUBLIC

Difficile

- ***Les prix*** de CFF Cargo sont au mieux stables, mais en général ***en hausse***, année après année
- ***Transport produits dangereux et taxe produits RID*** / Le fret ce n'est pas que du transport via les transversales ferroviaires, mais aussi des entreprises indigènes qui travaillent sur du transport indigène, à l'export ou à l'import
- ***Gestion du changement***: lourd / peu flexible / souvent compliqué
- ***CFF Cargo focus traction*** vs solutions intégrées recherchées par le client
- ***Complexité du rail vs route***: interfaces – règlementation – contrats
- ***Monde du rail est un monde compliqué*** d'ingénieurs, de spécialistes, de techniciens ⇔ monde de la route est un monde de «petits» patrons avec une approche plus pragmatique de chefs d'entreprise

Aujourd'hui il faut être convaincu et motivé pour faire du rail!!!

Classification: PUBLIC

Différent

Phase transitoire: entreprise intégrée ⇔ libre accès au réseau

- Etant donné la décision politique de libéralisation du fret il est impératif d'avoir:
  - Dans les faits ***une vraie séparation des CFF*** avec des organes de contrôle indépendants
  - Une ***accélération de la transition***

  => Devrait améliorer:
  - ***L'orientation marché***
  - ***Le rapport qualité/prix***
  - La ***répartition qualitative des sillons*** entre voyageurs et marchandises
  - Le ***focus sur la mission de base***: transport marchandises

Simplification et rationalisation

- De par la nature même des processus ferroviaires, les acteurs du rail doivent arriver à ***simplifier leurs interfaces et être 2 à 3 fois plus efficaces***

Classification: PUBLIC

Flux matière fournisseur-client: comparaison rail / route

Fournisseur :

Chargement au lieu de stockage

Fournisseur :
Opérations de manœuvre pour consolidation du flux sortant

Transfert à l'ETF (responsabilité) : Embranchement ferroviaire par le point de remise

Transport :
De l'embranchement du fournisseur à un point de consolidation

Gare de triage :

Redistribution des wagons et composition du train

Transport :

Du lieu de triage à l'embranchement du client

Remise par l'EFT :

Embranchement ferroviaire du client

Client :
Opérations de manœuvre pour dispatching du flux sur site

Client :

Déchargement au lieu de réception (stockage)

Le multimodal par rail serait encore plus compliqué comparé à la route

Classification: PUBLIC

Flux matière fournisseur-client: comparaison rail / route

Départ fournisseur :

Chargement au lieu de stockage et expédition directe

Transfert :

Direct du point A au point B sans arrêt

Client :

Livraison directe au bâtiment de destination

Conclusion

- Choix de passer sur le rail est un choix responsable pour les entreprises et collectivités: ***axé sécurité et développement durable***
- CFF Cargo est d'importance nationale et doit composer avec une multitude d'inérêts locaux sans ***pouvoir s'appuyer sur une vraie vision nationale en matière de transport marchandises***
- Le transport de marchandises, dont les matières dangereuses sont partie intégrante, est ***essentiel pour l'approvisionnement du pays et son développement, pour le tissu économique suisse et le secteur secondaire en particulier***
- Dans un monde global, le rail c'est ***la porte maritime à l'import-export*** pour la Suisse
- La ***route est un maillon indispensable*** dans le dispatching fin => multimodal

syngenta

Questions subsidiaires ?

Est-il encore possible d'augmenter la part modale du rail en trafic interne?

- Oui si la réforme engagée est menée à terme rapidement
- Oui si les acteurs arrivent à simplifier les interfaces (2 à 3 fois)
- Oui si les investissements en matière de multimodal amènent à un réseau cohérent et économiquement viable
- Oui si l'importance nationale du transport marchandises est comprise par les politiques et le citoyen

L'inscription d'un objectif de transfert dans la loi - non prévu par le Conseil fédéral dans son message concernant la révision de la loi sur le transport de marchandises - serait-il souhaitable?

- Oui si par ce biais une attention politique plus grande est donnée au transport marchandises
- Oui mais à condition que cela s'accompagne de mesures obligeant les acteurs de la logistique à se coordonner pour optimiser l'utilisation des ressources
- Non si cela freine la réforme des CFF

Classification: PUBLIC