Desserte marchandises, quelle qualité à quel coût ?

Colloque du 8 novembre 2019, Yverdon-les-Bains, 10h-13h45

OUESTRAIL

Le mot du président

En 2005, Ouestrail consacrait son premier colloque au trafic marchandises avec ce titre provocateur à l'époque «transfert des marchandises, faudra-t-il attendre 2020 ?» Nous y sommes presque... et qu'en est-il 15 ans plus tard ?

CFF Cargo poursuit sa mutation en ouvrant son actionnariat à des partenaires privées. Les points de desserte sont continuellement revus à la baisse afin d'optimiser les volumes et de limiter les coûts d'exploitation.

Les pouvoirs publics réfléchissent à des stratégies pour concentrer les activités logistiques et maintenir une desserte ferroviaire de qualité. Des privés se lancent dans la réalisation d'installations de transbordement rail-route, d'autres renoncent de plus en plus au trafic par rail.

Ce 15e colloque d'OUESTRAIL donnera l'occasion de faire le point et de dresser les enjeux futurs avec nos orateurs avant d'ouvrir le débat avec le public.

Je me réjouis de pouvoir compter sur votre participation et d'échanger avec vous.

Claude Hêche
Conseiller aux Etats, Président d'OUESTRAIL

Avec le soutien de

travys · Chemins de fer du Jura · SBB CFF FFS Cargo · canton de vaud

Les exposés

Nuria Gorrite, pourquoi une stratégie cantonale pour le fret ? Comment le canton peut-il soutenir cette stratégie ?

Nuria Gorrite est Présidente du Conseil d'Etat du Canton de Vaud. Depuis 2012, elle dirige le Département des Infrastructures et des ressources humaines du Canton.

Pierre-André Meyrat, comment l'OFT soutient le développement des activités marchandises sur l'ensemble du territoire?

Pierre-André Meyrat est le directeur suppléant de l'Office fédéral des transports et responsable de la division Financement.

Nicolas Perrin, la stratégie de CFF Cargo s'avère-t-elle payante à ce stade ? Comment voyez-vous la suite ?

Nicolas Perrin est le CEO de CFF Cargo. Après avoir obtenu son diplôme d'ingénieur civil à l'EPFZ en 1984, il a commencé sa carrière à la direction de la planification de l'offre, où il a été responsable de la réalisation du programme Rail 2000. En 1999, il est nommé responsable de la production CFF Cargo. Il est CEO de CFF Cargo depuis 2008.

Nicolas Baer, en quoi le rail est-il si important pour le développement de votre entreprise de transport routier ?

Nicolas Baer est membre de la direction et du conseil d'administration de Planzer Transports SA. Sa mission principale est la direction du secteur des transports internationaux. En entamant ses études d'économie d'entreprise en 2010, il a officiellement mis le pied à l'étrier dans l'entreprise familiale fondée en 1936 et menée avec succès jusqu'à ce jour.

Thierry Gaschen, quels sont les besoins et enjeux pour les entreprises cimentières suisses vis-à-vis de la situation actuelle et future ?

Thierry Gaschen, est directeur logistique chez Ciments Vigier SA et directeur de la société de transport Vitrans SA. Ingénieur diplômé, il a ensuite suivi des études d'économiste. Il représente l'industrie cimentière au travers de l'association suisse de l'industrie du ciment.

Andreas Minder, quelles sont vos attentes par rapport au rail ? Quelles expériences retirez-vous de votre mise en concurrences des transporteurs ferroviaires ?

Andreas Minder dirige deux divisions de Sucre Suisse SA. Il est le chef logistique des betteraves (1.5 millions de tonnes de betteraves à transporter depuis le champ jusqu'aux usines d'Aarberg et de Frauenfeld) et chef de la vente des produits fourragers.

Animation : Martial Messeiller
Responsable de la communication des transports publics de la région lausannoise, Martial Messeiller a auparavant été chef de la communication des transports publics fribourgeois et responsable des relations publiques du groupe Helsana.

Desserte marchandises, quelle qualité à quel coût ?

Le transport marchandises par le rail est un secteur continuellement sous pression. La libéralisation du trafic des marchandises, la concurrence de la route, la diminution des capacités du réseau ferré ou encore la flexibilité croissante attendue par la logistique sont autant de facteurs qui font de ce trafic un défi quotidien pour rester compétitif avec au final un résultat équilibré.

Cela passe notamment par la diminution des coûts de production avec la réduction des points de desserte et la concentration des volumes sur des sites logistiques / terminaux régionaux à créer. L'automatisation de certaines tâches comme l'attelage ou l'essai des freins, réduisant le nombre de collabotateurs et le temps de préparation, sont à l'ordre du jour. Ou encore le matériel roulant avec des locomotives polyvalentes et des wagons plus performants et moins onéreux à l'entretien.

Aujourd'hui, la complémentarité entre le rail et la route est également en jeu avec la notion «le chemin de fer pour les longues distances entre bassins économiques, et la route pour la distribution en détail aux consommateurs finaux». L'ouverture du capital-action de CFF Cargo SA avec l'entrée de Swiss Combi AG (société regroupant 4 opérateurs logistiques suisses) à hauteur de 35% en est l'application sur le terrain.

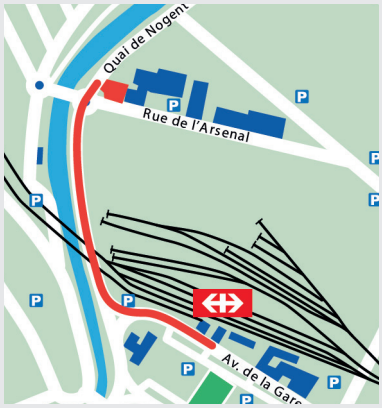
Est-ce une nouvelle opération Cargo Domicile ? Comment les politiques peuvent-ils défendre une desserte territoriale suffisante face aux opérateurs privés ? Quel est le bon équilibre ?

Informations pratiques

Date
Vendredi 8 novembre 2019

Heure
10 h 00 – 13h45

Lieu
Salle de La Marive, Quai de Nogent 1
Yverdon-les-Bains



Déroulement

10 h 00 – 10 h 30
Café d'accueil

10 h 30 – 12 h 00
Exposés

12 h 00 – 12 h 30
Echanges entre l'auditoire et les intervenants

12 h 30 – 13 h 45
Buffet

Inscription

L'inscription au colloque est gratuite mais obligatoire. Il suffit pour cela de s'annoncer par un courrier électronique (colloque@ouestrail.ch) ou par courrier postal (OUESTRAIL, Route de Mareindeux 65B, 1870 Monthey) en indiquant vos coordonnées (nom, adresse et fonction).

Dernier délai pour s'inscrire : Vendredi 1 novembre 2019

OUESTRAIL
Route de Mareindeux 65B
1870 Monthey
www.ouestrail.ch

Octobre 2019, 700 ex.