Seule la déclaration orale fait foi

Mot de bienvenue du Président d'OUESTRAIL
Claude Hêche, Conseiller aux Etats

Madame la Présidente du Gouvernement,
Monsieur le Syndic,
Monsieur le Directeur suppléant de l'OFT,
Mesdames, Messieurs, les élus fédéraux, cantonaux et communaux,
Mesdames, Messieurs,
Madame et Messieurs les représentants des médias,

J'ai toujours un énorme plaisir à vous rencontrer lors du colloque annuel d'OUESTRAIL. Ce 15ème colloque est consacré aux transports marchandises national… encore diront certains, enfin s'exclameront d'autres. Après 2005 et 2014, c'est la 3ème fois que nous abordons ce thème.

En 2005 justement, 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 ?

Pour pousser le « vice », nous avons repris deux orateurs du colloque de 2005 pour examiner la valeur aujourd'hui de leurs solutions de l'époque … Messieurs Pierre-André Meyrat, Directeur suppléant de l'OFT et Nicolas Perrin, CEO de CFF Cargo. Merci à eux.

Depuis deux ans, CFF Cargo poursuit sa mutation. Les points de desserte sont continuellement revus à la baisse afin d'optimiser les volumes et de limiter les coûts d'exploitation. Les nouvelles technologies entrent en jeux comme la digitalisation, l'attelage automatique ou des locomotives hybrides.

De leur côté, 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 au trafic par rail.

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-actions 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 ?

L'intérêt se démontre aujourd'hui par votre présence – 130 inscriptions ont été enregistrées.

Je laisserai le soin à nos orateurs de donner leur point de vue et de partager leurs expériences avec vous. Je les remercie pour leur participation, tout comme je remercie notre animateur, Martial Messailler, qui officie pour la première fois. Martial Messailler est le responsable de la communication des transports publics de la région lausannoise.

Je profite également de la tribune qui m'est offerte pour évoquer brièvement le principal dossier ferroviaire de cette année. Comme vous le savez, les Chambres fédérales ont adopté, le 21 juin dernier, la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, plus connu sous l'abréviation PRODES 2035. Pour la Suisse occidentale, l'ajout des derniers projets-clés par les commissions des transports, à savoir celui de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, celui du prolongement Aigle-Leysin et celui de la halte de Thoune Nord renforce le développement du rail dans notre région. Il s'agit d'une victoire importante que nous devons à notre association et à la Conférence des transports de la Suisse occidentale, la CTSO. Nos actions menées sur plusieurs fronts, notamment pour convaincre les milieux économiques, les villes de Suisse romande et de la Berne cantonale à s'exprimer dans le cadre de la consultation a porté ses fruits. Au nom du comité d'OUESTRAIL, je remercie tous ces partenaires pour leur soutien et pour leur engagement

à non seulement défendre mais à valoriser notre région…la Suisse occidentale.

Retenons également que le message initial avait déjà intégré plusieurs projets à l'instar de l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg, de la circulation d'un 3ème produit sur le Pied-du-Jura permettant de relier de manière directe et rapide l'Arc lémanique, l'Arc jurassien et Bâle et diverses augmentations de cadences sur les réseaux RER Léman Express, RER Fribourg et de la S-Bahn Berne.

Les investissements consentis en Suisse occidentale s'élèveront désormais à 34% du crédit d'engagement de 12.82 milliards. Lors de la consultation à la fin 2017, ils n'étaient que de 21% sur un crédit d'engagement de 11.5 milliards de francs.

Il nous reste maintenant à espérer la mise en œuvre rapide des décisions prises au niveau politique. Je rappelle ici que le transfert de trafic de la route au rail reste plus que jamais une nécessité. Or bien que déjà très performant, notre système de transports publics doit continuer à se développer et à s'améliorer dans toutes les régions s'il veut renforcer sa séduction auprès des voyageurs.

Je profite de remercier mes collègues romands à la commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats, Géraldine Savary, Raphaël Comte et Olivier Français. Je remercie également les membres du comité OUESTRAIL et la Conférence des transports de la Suisse occidentale, notamment son Président Jacques Melly, excusé ce jour, et la Vice-Présidente, Nuria Gorrite, pour l'excellente collaboration dans ce dossier.

Merci pour votre attention et sans autre, je cède la parole à Monsieur le Syndic Jean-Daniel Carrard pour le mot de bienvenue de la Municipalité.

Fin du colloque

Avant de conclure, je tiens à remercier la Municipalité d'Yverdon-les-Bains et à son Syndic Jean-Daniel Carrard, nos six orateurs / oratrices, notre photographe et notre animateur Martial Messailler pour leur engagement dans le succès de ce colloque. Cette manifestation est et reste gratuite grâce à la générosité de plusieurs partenaires qui nous soutiennent régulièrement. Il s'agit pour cette édition de Travys, des Chemins de fer du Jura, de CFF Cargo et du Canton de Vaud. Et naturellement grand merci à Yannick Parvex pour la haute qualité de son travail au sein d'OUESTRAIL