

**Pérennité des sites de déchargement ferroviaire du sel pour l'entretien hivernal des routes et autoroutes dans le canton et en particulier celui de Domdidier**

---

**Question**

Les différents dépôts de sel pour l'entretien hivernal du réseau routier sont répartis en plusieurs endroits sur le territoire cantonal. Ce sont les suivants :

1. Le dépôt de Chénens qui concerne les routes cantonales est desservi par le rail. Ensuite la répartition des quantités nécessaires est transportée par camions dans les endroits stratégiques du canton.
2. Le dépôt de Fribourg, qui concerne la A12, était ravitaillé par rail jusqu'à Guin, et de là, l'entreposage à Granges-Paccot était effectué par camions. A l'heure actuelle le transbordement à Guin n'est plus effectué, et l'entier du trajet entre le fournisseur et le dépôt de Granges-Paccot est effectué par route.
3. Le dépôt de Vulruz, qui concerne la A12, était ravitaillé par rail jusqu'à Bulle (Liebherr), et de là, l'entreposage à Vulruz était effectué par camions. A l'heure actuelle le transbordement à Bulle n'est plus effectué et l'entier du trajet entre le fournisseur et le dépôt de Vulruz est effectué par route.
4. Le dépôt de Domdidier, qui concerne la A1, était ravitaillé par rail jusque sur le site en zone industrielle par voie de chemin de fer. L'entier du sel a été livré par rail durant les 2 premières années, puis s'est réduit progressivement pour être aujourd'hui entièrement livré par route.

Si les sites de Guin et de Bulle ne sont objectivement pas idéaux et qu'ils mériteraient certains aménagements pour être optimisés, il en va tout autrement avec le site de Domdidier. Ce dernier est desservi par une voie industrielle qui aboutit à l'endroit même du stockage du sel. Les CFF ont financé une partie de la réalisation de cette voie sous condition d'un tonnage de transport minimum. La commune de Domdidier, de son côté, a financé le reste de l'infrastructure pour une somme d'environ 700 000 francs, ceci dans les années nonante. Hors depuis que le centre d'entretien se ravitaile en sel par la route, le tonnage n'est plus respecté. Ceci risque à terme d'avoir de fortes conséquences pécuniaires pour la commune de Domdidier. Si la commune et les CFF se sont lancés dans la réalisation d'infrastructure, c'est qu'ils avaient la promesse de la part du service des autoroutes d'alors que le transport du sel serait effectué par rail.

Mes questions sont les suivantes :

1. Y a-t-il une volonté politique, dans le cadre actuel environnemental prôné par le gouvernement, de revenir à l'utilisation du rail sur le site de Domdidier qui est entièrement équipé et conçu de façon optimale, moderne et efficace pour une utilisation systématique ?
2. Par quel service ou autres organes de l'Etat, les moyens de transport pour l'alimentation en sel d'entretien hivernal sont-ils définis ?
3. Est-il prévu une amélioration des sites de déchargement de Guin et de Bulle afin d'améliorer la manutention et de disposer d'outils adéquats pour revenir au transport par rail ?

4. Peut-on imaginer la possibilité d'un nouveau site de déchargement pour Granges-Paccot dans les environs de la future desserte voyageurs de St-Léonard ?

Le transport par camion depuis les sites ferroviaires de déchargement aux sites d'entreposage n'est pas remis en question. Mais le transport du fournisseur de la matière première vers les sites de déchargement devrait être en adéquation avec une politique de développement durable.

Le 17 décembre 2009

### **Réponse du Conseil d'Etat**

La question étant principalement axée sur le mode d'approvisionnement en sel du centre d'entretien des routes nationales à Domdidier, il est important de préciser en préambule qu'en 1995, époque des décisions concernant la construction du centre d'entretien des routes nationales à Domdidier, le tronçon de ligne de chemin de fer industrielle, pour qu'il soit rentable et subventionnable par l'Office fédéral des transports, tablait sur une utilisation du tronçon pour le transport d'au moins 7500 tonnes de marchandises par année. Le Service des ponts et chaussées, dont dépend le centre d'entretien des routes nationales, avait indiqué qu'il utiliserait cette ligne au maximum pour acheminer 1500 tonnes de sel par année. Le solde, soit 6000 tonnes par année, était utilisé pour les entreprises futures ou existantes sises sur les parcelles raccordées par la ligne industrielle.

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions du député Corminboeuf de la manière suivante :

- 1. Y a-t-il une volonté politique, dans le cadre actuel environnemental prôné par le gouvernement, de revenir à l'utilisation du rail sur le site de Domdidier qui est entièrement équipé et conçu de façon optimale, moderne et efficace pour une utilisation systématique ?**

Dès l'ouverture de la route nationale N1, le chemin de fer a été utilisé pour l'approvisionnement en sel du centre de Domdidier. Il s'est toutefois vite avéré que la solution n'était pas optimale pour des raisons de logistique et de qualité. Les commandes arrivaient souvent avec plusieurs heures de retard et parfois de façon incomplète (nombre de wagons ne correspondant pas à la commande). Le déchargement s'est également avéré difficile, la vétusté des wagons jouant un rôle important et nécessitant un grand engagement de la part du personnel pour sortir le sel des wagons.

Un calcul économique des variantes « acheminement par route ou par rail » a alors été réalisé pour les trois centres d'entretien des routes nationales que compte le canton de Fribourg (Domdidier, Vulruz et Granges-Paccot). Il s'est avéré que les prix de fourniture et livraison étaient comparables, avec une légère économie pour le rail, compensée par la plus-value pour obtenir un sel plus sec facilitant son déchargement.

Les réelles économies se réalisent lors du déchargement de la livraison : alors que les camions entrent dans la halle de stockage et vident directement leur chargement de 25 tonnes en un seul basculement de benne, le chargement des wagons doit être transféré depuis la voie à l'extérieur de la halle de stockage jusqu'au fond de cette dernière au moyen de tapis roulants (comme à Chénens) dont le débit est limité. Cette opération nécessite de la main d'œuvre et est beaucoup plus lente. De plus, la planification du déchargement et des autres tâches du service est rendue difficile par le fait que le déchargement à l'extérieur ne peut se faire que par temps sec.

Les économies financières et temporelles, renforcées par les gains de qualité (délais de livraison plus sûrs), ont amené les responsables à se tourner vers la solution « acheminement par route ».

En 2009 par exemple, 1100 tonnes de sel ont été acheminées à Domdidier. Ces livraisons ont été faites sur quatre jours avec l'engagement d'un collaborateur du centre d'entretien alors que la livraison par rail aurait duré onze jours monopolisant trois collaborateurs.

La rentabilité économique est un critère qui s'est encore fortement accentué avec l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008 de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT). L'entretien et l'exploitation, tout comme la propriété des routes nationales (et des centres d'entretien), sont désormais du ressort exclusif de la Confédération qui mandate des unités territoriales pour l'exploitation des routes nationales, par mandat de prestation. Les centres d'entretien fribourgeois sont rattachés à l'Unité territoriale II (UT II) créée par les cantons de Fribourg, Genève et Vaud. Le mandat de prestation prévoit notamment une réduction des coûts globaux de 15 % d'ici 2014. L'UT II doit donc chercher les solutions les plus économiques dans tous les domaines de sa compétence.

Utilisée exclusivement pour les besoins des routes cantonales, la halle à sel de Chénens, d'une capacité de 4000 tonnes, est approvisionnée par le rail. Cette option est maintenue car la grande capacité de stockage permet de s'approvisionner quasiment uniquement en été (avec des prix du sel plus bas qu'en hiver) dans des conditions météo plus favorables et permet des économies d'échelle au niveau de la logistique. L'agrandissement de la halle du centre d'entretien des routes nationales à Domdidier est une décision qui appartient à la Confédération, propriétaire du centre.

L'Etat va toutefois entamer des discussions avec ses partenaires (CFF Cargo pour le transport par rail) et la Confédération (mandant de l'UT II pour l'exploitation des routes nationales) pour redéfinir les conditions permettant un retour au rail pour l'approvisionnement en sel du site de Domdidier.

## **2. Par quel service ou autres organes de l'Etat, les moyens de transport pour l'alimentation en sel d'entretien hivernal sont-ils définis ?**

Dans le but de garantir l'approvisionnement en sel en toutes circonstances pour les routes cantonales et nationales, c'est le Service des ponts et chaussées, par sa section « entretien des routes », responsable du service hivernal, qui définit le moyen d'approvisionnement.

Le principal fournisseur de sel de Suisse (les salines de Bâle) sert ses clients à raison de 20 à 30 % par le rail. Avec 4000 tonnes livrées annuellement par rail soit plus de la moitié de la consommation pour les routes cantonales et nationales, le canton de Fribourg se trouve être déjà relativement performant quant au principe de la mobilité durable par rapport à la moyenne.

## **3. Est-il prévu une amélioration des sites de déchargement de Guin et de Bulle afin d'améliorer la manutention et de disposer d'outils adéquats pour revenir au transport par rail ?**

A l'époque où l'approvisionnement s'effectuait de cette manière, le transport entre les sites de déchargement et les centres d'entretien était assuré par des camions du Service des ponts et chaussées d'une capacité de 5 tonnes. Cette faible capacité (les camions des fournisseurs ont des capacités 5 fois supérieures) génère un grand nombre de voyages aller-retour.

Un retour au transport par rail jusqu'aux sites de déchargement impliquerait une adaptation des sites pour permettre le transvasement d'une plus grande quantité de sel. Le transport devrait alors être confié à des entreprises privées équipées de camions adaptés. Les retards de livraison représenteraient alors des coûts importants. L'approvisionnement de sel au

moyen de containers embarqués sur le rail et déchargeables par camion représenterait sans doute une solution très compétitive. Mais cela nécessiterait un investissement du ressort de la compagnie de chemin de fer. Contact sera pris avec cette dernière, afin de connaître sa position quant à une adaptation des sites telle que mentionnée ci-dessus.

Pour les raisons de qualité et de logistique invoquées en réponse à la première question et tant que l'offre ferroviaire n'est pas revue sur le plan qualitatif, il n'est pas prévu de revenir au transport par rail.

**4. Peut-on imaginer la possibilité d'un nouveau site de déchargement pour Granges-Paccot dans les environs de la future desserte voyageurs de St-Léonard ?**

Compte tenu de l'exiguïté du site, de son affectation orientée vers le sport et les loisirs, de la faible demande imaginable dans le périmètre, il semble difficile de concevoir l'implantation d'une installation de déchargement en lien avec la future halte ferroviaire de St-Léonard.

Fribourg, le 2 mars 2010