

Embargo : 31.08.2018, 11.30 h

À l'intention des médias

Assemblée générale avec Forum des transports – VAP Association des chargeurs – communiqué de presse

## **VAP: la baisse du prix des sillons se fait attendre**

**(Berne, le 31.08.2018).** Aujourd'hui s'est tenue à Berne l'assemblée générale de la VAP Association des chargeurs\*. Devant plus de 130 membres et invités de la politique, de l'économie et de l'administration venus de Suisse et d'Europe, le président de la VAP, le Conseiller aux États Josef Dittli (PLR/UR), a demandé que les prix des sillons soient enfin abaissés en Suisse. L'îlot de cherté suisse constitue selon lui un anachronisme qui nuit gravement au fret ferroviaire et au site économique suisse dans son ensemble. Lors du Forum des transports consécutif avec une discussion-débat sur l'avenir du fret ferroviaire, Thomas Sauter-Servaes, chercheur en mobilité et directeur du cursus Systèmes de transport à la ZHAW School of Engineering, Winterthour, a montré à l'auditoire dans quelle direction se développera le transport de marchandises en Suisse et en Europe. La production de biens de consommation individualisés à partir d'imprimantes 3D joue selon lui un rôle crucial. La Route de la soie vers l'Europe rend également plus attractif le fret ferroviaire.

Au début de son exposé, le président de la VAP a jeté un regard rétrospectif sur l'évènement de «Rastatt» survenu il y a un an, lorsque le fret ferroviaire international s'effondra et fut paralysé sur la ligne de transit nord-sud et dans l'import/export avec la Suisse. La gestion de la crise par les chemins de fer nationaux a échoué. Il n'y avait aucun plan B. Les premiers enseignements sont désormais tirés. Selon lui, les maîtres-mots sont le manuel pour la gestion internationale des incidents «Rail Net Europe», la réduction du délai pour l'attribution de sillons de 30 jours à 3 jours, la signature d'une déclaration ministérielle pour soutenir les mesures d'urgence des exploitants d'infrastructures des sept principaux pays européens ainsi que la meilleure coordination internationale de la planification des chantiers sur les réseaux nationaux et le fait de toujours prévoir des itinéraires de déviation répondant aux exigences.

La nouvelle loi sur le transport de marchandises LTM et la nouvelle loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) posent ensemble des jalons importants pour l'avenir de la logistique du fret en Suisse. Dans son appréciation de la politique des transports actuelle, le président de la VAP a regretté qu'il ait été impossible de transformer CFF Cargo en une entreprise autonome dans le cadre des délibérations relatives à l'OBI. Monsieur Dittli a rappelé qu'on a tout de même obtenu que le Conseil fédéral entreprenne les premières démarches dans cette direction. Ainsi, le conseil d'administration de CFF Cargo SA doit être

renforcé par l'arrivée de membres externes spécialistes du secteur. Le président du conseil d'administration doit également en faire partie. Malheureusement, la demande de fusion de tous les réseaux à voie normale en une société de réseau unique pour la Suisse n'a pas non plus abouti. Pour citer Monsieur Dittli: «Le dogme des chemins de fer intégrés sort même renforcé du processus de révision.» Même une riche Suisse ne pourra plus à la longue se permettre ses doublons. Dans les procédures d'élimination des divergences en cours au Parlement, la VAP demande que les CFF continuent d'établir les horaires pour la totalité du réseau suisse, mais sans discrimination et avec le concours de tous les exploitants d'infrastructures, de l'ETF et des chargeurs ainsi que pour le compte et sous le contrôle du service d'attribution des sillons.

Le président de la VAP a clairement souligné qu'un enjeu particulièrement important concerne les prix des sillons pour le fret. La Suisse se situe dans un environnement avec des pays tels que l'Allemagne et les Pays-Bas qui pratiquent déjà depuis toujours des prix de sillons inférieurs et qui viennent de les réduire de moitié pour le fret. Josef Dittli: «L'îlot de cherté suisse constitue selon lui un anachronisme qui nuit gravement au fret ferroviaire et au site économique suisse dans son ensemble.» Encore selon lui, le projet du Conseil fédéral de l'étape d'aménagement STEP 2030/35 est important pour le secteur logistique. Dans ce domaine, l'économie a notamment fait état des capacités de réseau déjà insuffisantes aujourd'hui qui sont encore davantage reléguées à l'arrière-plan dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 en ce qui concerne les capacités de réseau, avec une qualité des sillons souvent médiocre. Une exploitation économiquement rentable dans le trafic de marchandises n'est guère réalisable dans ces conditions. Monsieur Dittli a conclu que cette carence devra impérativement être compensée par l'étape d'aménagement 2035.

Thomas Sauter-Servaes, chercheur en mobilité et professeur à la ZHAW School of Engineering, Winterthour, a regardé vers l'avenir du fret ferroviaire lors du Forum des transports de la VAP. Il imagine qu'en 2037, le fret ferroviaire explose et enregistre des résultats records. Le développement d'innovations, la fixation de normes communes à tous les acteurs du rail, l'application de la conduite autonome aux chemins de fer ou la production de marchandises individualisées au moyen d'imprimantes 3D ont replacé le transport ferroviaire en pole-position. Monsieur Sauter se montre convaincu qu'en 2031, des experts en numérisation annonceront le retour d'anciens constructeurs automobiles à coup de milliards d'investissement sur le marché ferroviaire florissant. Les wagons de marchandises automoteurs capables de parcourir de façon autonome les derniers mètres jusqu'à et sur la voie de raccordement, sont commercialisables. L'initiative «5L» tente d'y parvenir en regroupant les technologies capables de rendre le fret ferroviaire plus compétitif. «5L» fait référence à cinq améliorations essentielles, adapté aux exigences de la logistique et orienté sur le coût du cycle de vie (life-cycle). Le train de démonstration «5L» se

compose de wagons porte-conteneurs équipés de multiples composants innovants comme des essieux réglables au niveau radial sur les bogies, des freins à disque, un embrayage automatique, des appareils de télématique, des dispositifs d'insonorisation et des capteurs.

Selon Monsieur Sauter, un «programme Apollo» du Parlement européen est nécessaire pour le fret ferroviaire. Comme dans le cas des fusées Saturn V, le programme comporterait trois niveaux pour atteindre l'objectif. La réactivation de la Route de la soie vers l'Europe, qui permettrait de réduire de moitié la durée de transport par rapport aux navires, aurait une grande influence sur le futur fret ferroviaire. La production de biens de consommation individualisés à partir d'imprimantes 3D solliciterait le transport de matières premières transformées «sur demande» en marchandises de toutes sortes dans des magasins d'impression. L'effet de structure des marchandises se renverserait brusquement. Développer des visions, rassembler les forces et utiliser les technologies – voilà les futures lignes directrices sur lesquelles doit s'orienter le fret ferroviaire, a conclu Monsieur Sauter. Suite à l'exposé de Thomas Sauter, des représentants renommés du secteur logistique venus de Suisse et d'Europe ont discuté à la tribune de l'avenir du fret ferroviaire à l'heure de l'industrie 4.0, de la numérisation et du e-commerce.

VAP Association des chargeurs

**Note à l'intention des rédactions:**

Vous trouverez également ce communiqué de presse récapitulatif des exposés de l'assemblée générale et du Forum des transports ainsi que le rapport d'activité complet 2016/2017 sous [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch)

**Pour tout renseignement:**

Josef Dittli, président de la VAP, Conseiller aux États, tél. 079 567 73 11, josef.dittli@swissonline.ch  
Frank Furrer, secrétaire général de la VAP, tél. 079 544 58 78, furrer.vap@bluewin.ch  
Tony Luechinger, Communication VAP, tél. 079 378 72 41, luechinger@cargorail.ch

*\*La VAP représente environ 300 entreprises de chargement et de logistique de Suisse, d'Allemagne, d'Italie, de Pologne, d'Autriche et de France transportant des marchandises par rail, poids lourds, bateaux, pipelines et par toutes les combinaisons de ces moyens de transport et réalisant pour ce faire des investissements considérables dans des voies de raccordement, terminaux, installations de transbordement, poids lourds, wagons de marchandises et moyens de traction. Ces entreprises sont les donneurs d'ordres des transporteurs (entreprises de transport ferroviaire, entreprises d'expédition, entreprises de transport routier, etc.) et donc les véritables acteurs du transport de marchandises et de la politique de transfert du trafic. Ce sont aussi elles qui, au bout du compte, paient les coûts et redevances y relatifs tels que la Redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui se monte chaque année à plus de 1600 Mio de francs.*