

# RAPPORT DE GESTION

2020/2021

**WWW.CARGORAIL.CH**

**LIRE LE BLOG DE LA VAP**

VAP Association des chargeurs  
Secrétariat général  
Ringlikerstrasse 70  
8142 Uitikon



# ALLER AU SOMMAIRE

---

**2 AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT**

---

**3 LA VAP EN QUELQUES MOTS**

---

**4 MEMBRES**

---

**4 ORGANES**

---

**6 ACTIVITÉS DE L'ASSOCIATION**

---

**8 PARTICIPATION À LA POLITIQUE DES TRANSPORTS**

---

**14 PERSPECTIVE**

---

# AVANT-PROPOS DU PRÉSIDENT

JOSEF DITTLI



## CHERS MEMBRES ET PARTIES INTÉRESSÉES,

D-A-C. Pour l'avenir du fret ferroviaire, trois lettres suffisent. Bien entendu, ce n'est pas aussi simple que cela. Mais l'attelage automatique numérique (ou connectivité) représente ce qui nous intéresse: un monde ferroviaire 4.0, dans lequel les fournisseurs, les chargeurs et les clients profitent des avantages de la numérisation grâce à l'automatisation et à d'autres innovations. Par exemple, avec une commande de train numérisée, un départ automatisé des trains, des plateformes de données accessibles sans discrimination et une communication sans erreur.

Et ce n'est pas tout. Les technologies et applications numériques permettent au fret ferroviaire de jouer un rôle de pionnier dans la chaîne logistique multimodale. Elles lui permettent de fonctionner de manière plus productive et compétitive, d'augmenter sa part de marché dans la logistique globale et de contribuer à la fois à la politique de transfert de la Confédération et aux objectifs ambitieux de protection du climat pour 2050. Enfin, les solutions logistiques multimodales, sous toutes les formes de combinaison rail, route et eau, soulagent l'environnement d'un point de vue social, écologique et économique.

C'est pour ces objectifs et d'autres encore qu'au sein de la VAP, nous nous sommes mobilisés au cours de la période sous rapport 2020/2021. Nous avons donné une impulsion à la mise en œuvre concrète avec la motion 20.3221 «Renforcer l'efficacité du transport de marchandises sur le rail grâce à l'automatisation». Avec la motion 20.3222 «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>», nous avons lancé des mesures qui permettront de réduire encore davantage les émissions de CO<sub>2</sub> du fret. Faisant preuve de la clairvoyance nécessaire, le Parlement a adopté les deux motions.

À propos de clairvoyance, cela me rappelle l'un de nos jalons les plus importants de ces dernières années: la vision de notre association. Dans celle-ci, nous considérons le fret ferroviaire européen et suisse comme le pilier principal de l'approvisionnement multimodal en marchandises. Il y a une séparation claire entre l'infrastructure de l'État et le trafic de l'économie de marché, ainsi qu'une interaction non discriminatoire entre les acteurs. Grâce à sa neutralité climatique, le fret ferroviaire fait partie intégrante du Green Deal de l'Union européenne (UE). Certains aspects de cette vision sont déjà une réalité aujourd'hui. Avec le pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, l'UE vise une harmonisation rapide et durable des normes d'interopérabilité et des procédures d'autorisation dans le trafic international à voie normale. Tant d'un point de vue économique que géographique, il est souhaitable que la Suisse continue à participer activement aux activités de l'UE.

Le coronavirus nous a montré à quel point les acteurs du fret suisse peuvent être performants. En raison de l'obligation de travailler à domicile, le transport de voyageurs a nécessité moins

de sillons, ce qui a profité au fret ferroviaire. Celui-ci a utilisé sa nouvelle marge de manœuvre et a démontré, avec les partenaires des chaînes logistiques multimodales, sa fonction de mode de transport sûr et fiable. Les partenaires logistiques du transport routier ont agi de manière extrêmement flexible et ont assuré des capacités de transport supplémentaires pour les livraisons de colis et le commerce de détail. Le secteur des chargeurs a fourni sa pleine capacité et fait preuve d'une grande flexibilité.

Malgré tout, il est possible de faire encore (un peu) plus. Les acteurs du secteur devraient pallier le recul des biens naturellement groupés grâce à leurs compétences en matière de groupage. En outre, les transporteurs routiers, les chargeurs et les entreprises de transport ferroviaire (ETF) devraient synchroniser ensemble les processus et les délais d'acheminement afin de créer des chaînes logistiques fiables de bout en bout. La numérisation offre un grand potentiel à cet égard. Et les ETF pourraient regrouper encore plus de wagons individuels en trains complets – et renforcer ainsi le fret ferroviaire sur le territoire.

Non rentable, constamment subventionné, déficitaire – le débat politique et médiatique sur l'autonomie financière du fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire emploie des mots forts. Au cours de la période sous rapport, le Conseil fédéral a aidé financièrement à deux reprises les entreprises actives dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises pour atténuer les répercussions du Covid-19, soulignant ainsi la non-rentabilité supposée du transport de marchandises par wagons complets isolés. Au sein de la VAP, nous étions certes favorables à ces aides financières à court terme. Mais nous encourageons nos membres à résister aux sirènes des subventions pour le fret ferroviaire sur le territoire. En effet, pour une véritable révolution du monde ferroviaire, nous devons abandonner les modes de pensée, processus et structures du passé, nous orienter vers notre vision centrée sur le DAC et vers d'autres moteurs d'innovation, et ouvrir une nouvelle ère.

Je considère la transformation actuelle du monde ferroviaire comme une opportunité unique – pour vous en tant qu'acteur de la logistique multimodale, pour notre secteur et pour notre association. Nous nous engageons à poursuivre cette réorientation dans les années à venir. Je remercie tous les membres de leur fidélité et de leur intérêt, mais aussi le comité directeur, le comité de gérance, le secrétariat général et le service de communication pour leur travail et les services rendus.



Josef Dittli  
Président de la VAP et conseiller aux États PLR

# LA VAP EN QUELQUES MOTS

À la VAP, nous nous engageons, en tant que voix du secteur des chargeurs, pour un fret ferroviaire orienté vers le marché au niveau national et européen. Nous conseillons et accompagnons nos membres sur les questions d'actualité et assurons l'accès au système de fret ferroviaire. Nous les aidons à se conformer aux exigences réglementaires en vigueur et à passer avec succès les audits. Pour ce faire, nous créons des conditions-cadres optimales à long terme et établissons les contacts adéquats avec les services concernés des communes, des cantons et des organes fédéraux. Nous nous mettons en réseau avec d'autres associations et organisations qui poursuivent des objectifs identiques ou similaires.

# MEMBRES

Nous accompagnons plus de 300 membres de Suisse et de l'étranger, qui exploitent au total 850 voies de raccordement et 45 000 wagons de marchandises privés. La VAP compte également des membres amis, par exemple des entreprises de sous-traitance, des entreprises de construction et d'ingénierie, des entreprises de conseil et de services dans les domaines du rail et de la logistique.

## SEGMENTS

Nos membres transportent 90 % de l'ensemble du trafic annuel d'importation et d'exportation ainsi que du trafic ferroviaire intérieur. Ce faisant, ils exploitent de manière optimale les atouts des modes de transport que sont le rail, la route et l'eau, sous toutes leurs formes combinées, et couvrent 100 % des marchés partiels suivants du secteur des chargeurs:

- Agriculture et sylviculture**
- Produits alimentaires**
- Produits pétroliers**
- Produits chimiques**
- Matériaux de construction**
- Métaux et produits métalliques**
- Déchets**
- Pierres et terre**
- Marchandises de groupage et de détail** (compétence requise en matière de groupage)

## ACQUISITION DE MEMBRES

Chaque membre de la VAP contribue de manière déterminante au développement réussi du fret ferroviaire. Mieux nous connaissons les besoins de tous les acteurs, mieux nous pouvons défendre leurs intérêts de manière ciblée. Pour continuer à construire l'avenir ensemble, nous avons besoin de nouveaux membres. Grâce à des efforts variés, nous accueillons régulièrement de nouveaux membres au sein de la VAP. Ceux-ci sont des propriétaires ou des utilisateurs de voies de raccordement, de terminaux ou de wagons de marchandises privés, de conteneurs de transbordement et de véhicules moteurs, ou encore des logisticiens ou des entreprises liées à la logistique – ou qui souhaitent le devenir. En outre, nous avons des membres amis qui soutiennent le but et les activités de l'association.

# ORGANES

Nous sommes soumis aux dispositions légales du droit des associations conformément au Code civil suisse (CC). Pour mener à bien nos activités en tant qu'association professionnelle, nous disposons d'un comité directeur, d'un comité de gérance, d'un secrétariat général et d'un service d'audit. En outre, nous sommes membre (fondateur) et partenaire de coopération de diverses organisations apparentées au secteur.

## COMITÉ DIRECTEUR

- Josef Dittli, président**, conseiller aux États UR/PLR
- Ulrich Walt, vice-président**, Fastlog AG, président du comité de gérance
- Per-Anders Benthin\***, TRANSWAGGON AG
- Bruno Dambrine**, Ermewa SA (France)
- Nicolas Herold**, Syngenta Crop Protection Monthey SA
- Roland Jäggi**, Planzer Transport AG
- Fridolin Landolt\***, Mehrwert Manufaktur GmbH
- Mario Stanganello**, VTG Rail Europe GmbH
- Markus Vaerst\***, Wascosa AG
- Philipp Wegmüller**, railCare AG / Coop
- Titus Büttler\***, Post CH AG
- Otti Häfliger**, Traveco Transporte AG / Fenaco Gruppe
- Matthias Howald\***, Holcim (Suisse) AG
- Peter Klarer**, Panlog AG / Swiss Steel AG
- Ueli Maurer**, Bertschi AG
- Irmtraut Tonndorf**, HUPAC Intermodal SA
- Dieter Weber\***, IPS Intoplane Service Pool / avenergy

## COMITÉ DE GÉRANCE

Les personnes du comité directeur marquées d'un \* sont membres du comité de gérance.



## SECRETARIAT GENERAL

- Joseph Ballaman**, conseiller Suisse romande
- Dr. Frank Furrer**, secrétaire général
- Jürgen Maier-Gyomlay**, logistique
- Hans-Peter Rutz**, infrastructure
- Rosanna Blättler**, marketing et communication
- Jürg Lütscher**, Innovation – régulation
- Fredy Meury**, membres et réseau

## REVISION DES COMPTES

- René Dancet**, PostAuto (anciennement RAlpin)
- Markus Zemp**, BP Europe SE

## MUTATIONS

Nouveaux membres au comité directeur et au comité de gérance:

- Titus Büttler**, Post CH AG

Ont quitté le comité directeur:

- Thomas Jakob Ernst**, PostLogistics
- Beat Hirschi**, Coop

## ORGANISATIONS PARTENAIRES

- Cargo Forum Schweiz (CFS)**
- Cargo Rail Europe (CRE)**
- Economiesuisse, Association faitière de l'économie suisse**
- European Rail Freight Association (ERFA)**
- Communauté d'intérêts Trafic par wagons complets Suisse (CI TWC)**
- International Union of Wagon Keepers (UIP)**
- LITRA, service d'information des transports publics**
- SWISS SUPPLY, association Supply – Logistique – Transport**
- Union des transports publics (UTP)**

# ACTIVITÉS DE L'ASSOCIATION

## CONSEIL ET SOUTIEN

Les membres de la VAP bénéficient de notre expertise approfondie dans tous les domaines du transport de marchandises, au niveau national et international, ainsi que de nos relations fructueuses. Au cours des années sous rapport 2020 et 2021, nous avons soutenu nos membres avec les services suivants:

**22 CONSULTATIONS**  
DANS LE DOMAINE DES PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES (CONTRATS DE VOIES DE RACCORDEMENT, ETC.)

**40**

PRESCRIPTIONS D'EXPLOITATION

**12**  
CONSEILS EN MATIÈRE D'AUDIT

**20**  
GESTIONS  
DE VOIES-MÈRES DE COMMUNES ET DE CONSORTIUMS

**96**

**CONSULTATIONS**

DE CONSEIL EN CONSTRUCTION, NOTAMMENT POUR DES RÉNOVATIONS, EXTENSIONS, PROCÉDURES DE SUBVENTIONNEMENT ET D'AUTORISATION, CONTRÔLES DE LA QUALITÉ ET DES COÛTS, PLANIFICATIONS NEUTRE À LONG TERME DE LA CONSERVATION ET DES FINANCES

## TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET DE CONNAISSANCES

Nous investissons dans des informations approfondies ainsi que dans des informations de fond sur le fret ferroviaire afin d'améliorer la compréhension générale et de procurer à nos membres des avantages en termes de connaissances.

## FORUMS ET ÉVÈNEMENTS

Nous organisons régulièrement des événements spécialisés tels que le Forum Fret ferroviaire, le Forum sur la recherche en matière de bruit, l'échange d'expériences VAP-ECM et autres. En raison de la pandémie, aucun événement d'échange d'expériences et d'informations n'a malheureusement pu être organisé pendant la période sous rapport. Des cours en présentiel sont à nouveau prévus à partir de 2022. (Photo à droite)

## BLOG DE LA VAP

Avec notre blog spécialisé sur [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch), nous mettons une source d'information fiable à la disposition des membres et des parties intéressées. Vous trouverez ici les actualités et les informations utiles de notre domaine, des informations de fond et des nouvelles du secteur de première main, par exemple les progrès techniques, les décisions politiques ou les nouveautés européennes.

Avec le blog de la VAP, nous voulons affiner la compréhension générale du fret ferroviaire, fournir au secteur du fret des thèmes porteurs d'avenir et relater des histoires de membres de la VAP qui, à leur tour, représentent des acteurs clés et se mettent en réseau.

Si vous souhaitez discuter d'un sujet ou si vous identifiez un développement local dont nous n'avons pas été directement informés, n'hésitez pas à nous le signaler. Nous recueillons les renseignements nécessaires et les préparons de manière bien compréhensible pour vous.

## NEWSLETTER VAP

Depuis 2021, nous adressons régulièrement et plusieurs fois par an à nos abonnés notre newsletter (anciennement circulaire) dans sa nouvelle présentation. Nous vous donnons ici un aperçu des développements actuels et vous signalons les dates importantes, les événements ainsi que les informations de fond et les commentaires dans nos blogposts.

## RÉSEAUX SOCIAUX

Vous pouvez également lire nos principaux articles sur les réseaux sociaux LinkedIn, Xing et Twitter. Nous utilisons les nouveaux médias pour donner plus de visibilité à notre secteur et plus de poids à nos thèmes et préoccupations clés.





## MARIUS ANDRIOAEI

PROJEKTLLEITER INFRASTRUKTURBAU, TIEFBAU SCHAFFHAUSEN

«Der VAP hat für die Stadt Schaffhausen die Mitbenützungsverträge und einen komplexen Kostenteiler für die Abrechnung sämtlicher Nachanschiesser ausgearbeitet. Die Verträge und der Kostenteiler konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Wir waren dankbar, bei diesem Projekt mit dem VAP einen Profi mit enormem Fachwissen an unserer Seite zu haben.»

## PHILIPPE CLERC

DIRECTEUR DU SITE DE VETROPACK ST-PREX

«La VAP a mené les négociations du nouveau contrat de raccordement et la rénovation des voies de raccordement pour Vetropack. Pour ce faire, il a préalablement effectué une analyse opérationnelle afin de prouver que Vetropack s'était vu attribuer trop de voies. Le contrat de raccordement et le renouvellement ont donc pu être réalisés avec des économies considérables. L'expertise et les capacités de négociation de la VAP ont conduit à une solution très intéressante pour nous. Je recommande la VAP pour de tels services à tous les membres.»



# PARTICIPATION À LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

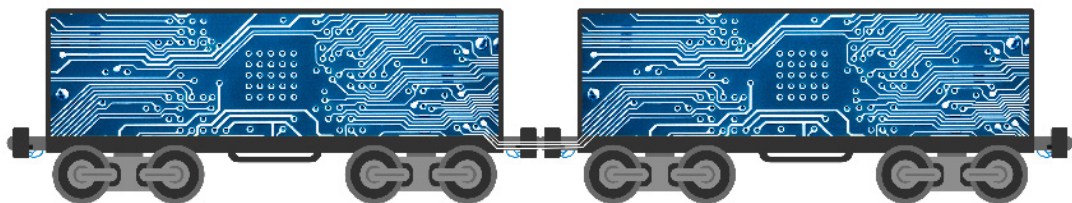
## Interview

### MOMENTS FORTS 2020/2021

Au cours de la période sous rapport 2020/2021, les choses ont évolué sur le plan de la politique des transports. L'équipe du secrétariat général explique les hauts et les bas auxquels notre association et nos membres ont été confrontés et ce à quoi nous allons nous atteler dans les années à venir.

### QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DE LA PANDÉMIE SUR LE SECTEUR DES CHARGEURS?

**FRANK FURRER:** En tant que système important pour l'approvisionnement, le fret ferroviaire a dû jouer son rôle de mode de transport sûr et fiable pendant les deux années de la pandémie. Il a poussé ses performances à leur maximum et s'est montré agile et fiable. Malgré tout, la pandémie a laissé des traces chez les acteurs du secteur des chargeurs. En raison de la pandémie, la Confédération a débloqué deux aides financières pour CFF Cargo et d'autres entreprises de fret ferroviaire. De plus, les prix des sillons ont été réduits au 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce qui allège les charges des entreprises de fret ferroviaire de CHF 30 mio par an au total. À la VAP, nous sommes favorables aux aides financières car elles permettent de combler des déficits à court terme. Toutefois, aucune augmentation de prix ne peut avoir lieu par la suite. Il faut en outre s'assurer qu'il n'y ait pas de financement permanent d'une modernisation non réalisée du transport de marchandises par wagons complets. C'est pourquoi, au cours de la période sous rapport, nous nous sommes particulièrement engagés en faveur d'une intensification de la numérisation et de l'automatisation au profit d'une compétitivité et d'une productivité accrues des entreprises de fret ferroviaire. Nous poursuivrons cet engagement dans les années à venir.



### EN PARLANT DE NUMÉRISATION ET D'AUTOMATISATION: POURQUOI S'AGIT-IL DE PRIORITÉS DE LA VAP DEPUIS DES ANNÉES?

**FRANK FURRER:** Pour que le fret ferroviaire puisse devenir l'épine dorsale des chaînes logistiques multimodales, nous devons agir sur plusieurs leviers, à commencer par l'utilisation des technologies numériques. Par le biais de la motion de notre président «Renforcer l'efficacité du transport de marchandises sur le rail grâce à l'automatisation» du 4 mai 2020, nous voulions stimuler l'automatisation du fret ferroviaire en général, et dans le dernier kilomètre en particulier.

**JÜRIG LÜTSCHER:** Durant l'Année européenne du rail 2021, nous nous sommes concentrés sur le trafic par wagons complets et sur la modernisation et l'automatisation des entreprises de fret ferroviaire, qui y sont étroitement liées. Nous sommes convaincus que les objectifs climatiques ambitieux ne deviendront réalité que si l'économie et les entreprises de fret ferroviaire unissent leurs forces pour s'atteler à leurs tâches.

**JÜRGEN MAIER:** Avec l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Union des transports publics (UTP), nous avons signé en juin 2021 une déclaration d'intention sur l'automatisation du fret ferroviaire suisse. Le grand projet à long terme a démarré le 1<sup>er</sup> octobre 2021 avec la préparation et la mise en œuvre de la migration de l'attelage à vis vers l'attelage automatique numérique (DAC). Pour ce faire, les parties à la déclaration d'intention ont signé une convention de collaboration avec divers acteurs.

Les plateformes de données, ou encore les écosystèmes, constituent un autre jalon de la transformation numérique du fret ferroviaire. En Allemagne, une première plateforme de données neutre pour le transport combiné devrait être mise en service dès 2022. De telles plateformes apportent de la concurrence et de la transparence dans l'offre de réseau et favorisent la diversité de l'offre. Nous étudions de près l'idée d'une plateforme pour le fret ferroviaire transfrontalier et national. Pour ce faire, nous sommes en contact étroit avec l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV) et ses partenaires, ainsi qu'avec l'Office fédéral des transports.

### COMMENT L'ACTIVITÉ DE PLANIFICATION DES CANTONS A-T-ELLE ÉVOLUÉ DANS LE DOMAINE DES SITES LOGISTIQUES ET DU DÉVELOPPEMENT DE CONCEPTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES?

**JÜRGEN MAIER:** Les cantons se montrent ouverts et intéressés par les besoins des chargeurs. Ils apprennent les uns des autres et échangent leurs expériences. La conférence cantonale du 9 juin 2020 organisée par la VAP a par exemple été consacrée au thème des sites logistiques. Le 9 juin 2021, un échange d'expériences intercantonal a eu lieu lors d'une réunion de suivi.

**FRANK FURRER:** La prise de conscience de l'importance des surfaces pour les sites logistiques et de la nécessité pour les cantons d'élaborer des stratégies de transport de marchandises qui intègrent les différents modes de transport est réelle. La mise en œuvre se situe à différents stades.

## QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE LA DÉCISION NÉGATIVE DU TRIBUNAL FÉDÉRAL DU 25 JUIN 2020 CONCERNANT LES PLANS D'UTILISATION DU RÉSEAU 2019 À 2024 POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES?

**FRANK FURRER:** Par cette décision, le Tribunal fédéral a attribué tous les sillons hybrides disponibles aux heures de pointe au transport de voyageurs. Le transport de marchandises est reparti bredouille. En clair, cela signifie qu'à l'avenir, les personnes pourront voyager en ayant une place assise et avec une fréquence accrue, tandis que les trains de marchandises seront garés quelque part. Cela provoque la rupture des chaînes logistiques, en d'autres termes: une perte de qualité et des surcoûts.

À l'avenir, les règles du jeu régissant l'attribution des sillons dans les différentes tranches horaires dans le cadre des plans d'utilisation du réseau devront être liées aux différents types de trafic et appliquées. Il ne doit par exemple pas y avoir de tranches horaires pendant lesquelles aucun train de marchandises ne circule. Ou alors, il faut déplacer les capacités concernées vers d'autres tranches horaires attractives en appliquant des règles de compensation.

Nous suggérons de reconsidérer la définition généreuse de la surcharge du transport de voyageurs, c'est-à-dire le rapport entre le nombre de places assises et de places debout occupées. Partir à l'heure, même avec moins de confort, c'est toujours mieux que de ne pas partir du tout. C'est ce que le Tribunal fédéral a décidé pour le trafic marchandises.

La tension fondamentale entre le transport régional, axé sur l'offre et fortement subventionné, et le transport de marchandises, financièrement autonome et axé sur la demande, a été insuffisamment traitée sur le plan politique et législatif. Dans son arrêt, le Tribunal fédéral compare des trains régionaux utilisés au mieux de leurs capacités avec des sillons de trains de marchandises non commandés ou utilisés seulement trois jours par semaine. De ce point de vue, le transport de passagers est toujours gagnant au détriment du transfert du trafic souhaité par la population et des objectifs énergétiques et climatiques fixés par le Conseil fédéral. Selon cet arrêt, la garantie des sillons pour le fret doit être révisée en dépit de la FAIF.

**JÜRIG LÜTSCHER:** Le conseiller aux États et président de la VAP, Josef Dittli, a déjà proposé les mesures parlementaires correspondantes en mars 2019 avec son interpellation 19.3148 «Fret ferroviaire et Stratégie énergétique 2050» et en mai 2020 avec la motion 20.3222 «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO<sub>2</sub>». La motion a été adoptée.



## POURQUOI Y A-T-IL EU DES MANQUEMENTS À L'OFT CONCERNANT LE REMBOURSEMENT DES QUANTITÉS NON ATTEINTES DE TRANSPORT PAR DES VOIES DE RACCORDEMENT? ET QUELLES EN ONT ÉTÉ LES CONSÉQUENCES POUR NOS MEMBRES?

**FRANK FURRER:** En tant que voix du secteur des chargeurs, nous regrettons évidemment beaucoup ces omissions. Les demandes de remboursement suite à des volumes de transport insuffisants ou à la mise hors service définitive et anticipée de voies de raccordement sont prévues par la loi et sont donc légitimes.

Il convient de tenir compte des points suivants: Premièrement, la situation juridique n'était pas claire alors car l'ordonnance sur les voies de raccordement (OVR) a été abrogée le 30 juin 2016 et remplacée par l'ordonnance sur le transport de marchandises (OTM). Celle-ci posait des conditions différentes de celles de l'OVR pour la restitution de subventions. Deuxièmement, les raisons de la baisse du trafic sur les voies de raccordement sont multiples et ne doivent pas être imputées aux seuls propriétaires des voies de raccordement: pas de sillons disponibles pour les trains de marchandises, chantiers, détérioration constante de l'offre du trafic par wagons complets, augmentation du prix des sillons et autres. Troisièmement, les propriétaires de voies de raccordement, comme toutes les entreprises, ont besoin de sécurité juridique et de fiabilité. Les demandes de remboursement latentes sur une durée de vie de 20 ans fixée par la loi sont difficiles à maîtriser, tant pour l'OFT que pour les raccordés.

Dans ce contexte, nous pouvons envisager une révision partielle de l'OTM.

## OÙ EN EST LE TRAFIC PAR WAGONS COMPLETS À LA FIN DE LA PÉRIODE SOUS RAPPORT 2020/2021 ET COMMENT LES CHOSES VONT-ELLES ÉVOLUER?

**FRANK FURRER:** Le trafic par wagons complets isolés et donc le «fret ferroviaire sur le territoire», comme l'appelle à juste titre le Conseil fédéral, font l'objet de critiques sévères. Cette désapprobation ne va clairement pas assez loin. Au cours des 20 dernières années, CFF Cargo a continuellement réduit l'éventail de son offre sans réussir à devenir durablement rentable. Les offres sont aujourd'hui un mal nécessaire, elles ne sont pas orientées vers le client et ne constituent donc pas un avantage concurrentiel.

Le principal problème du fret ferroviaire est que la plupart des activités ferroviaires se concentrent sur le transport de passagers. Ainsi, au cours des 20 dernières années, les structures de fret dans les gares ont dû céder la place au transport de voyageurs pour la desserte du territoire, et des points de desserte ont été supprimés. Il en va de même pour la disponibilité des sillons pour le transport de marchandises, car le transport de voyageurs a vu ses cadences se resserrer. Cela a entraîné une hausse des prix des sillons, une baisse constante des volumes, des kilomètres de transport par wagons complets réalisés et des emplois.

**JÜRIG LÜTSCHER:** Sur un plan positif, la Suisse a apporté des améliorations substantielles aux conditions-cadres du fret ferroviaire: introduction d'une stratégie et d'un plan d'utilisation du réseau, concept fret ferroviaire, EA 2035, révision partielle du système de prix des sillons, introduction de droits de participation pour les chargeurs lors des investissements des exploitants d'infrastructure ainsi qu'élaboration des horaires et planification des chantiers, nationalisation du service d'attribution des sillons, renforcement de RailCom et reprise du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE. Certains bénéfices de ces améliorations ne seront toutefois pas tangibles avant longtemps, notamment l'infrastructure et les sites de transbordement route/rail sur le territoire et dans les centres de logistique urbaine. Les autres développements au niveau européen ne promettent pas non plus une amélioration rapide des résultats.

**JÜRGEN MAIER:** Il y a encore d'autres développements positifs à mentionner. Par exemple, la collaboration fructueuse avec certains cantons, la baisse du prix des sillons au 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou la mise en œuvre réussie de solutions technologiques comme le DAC, ou encore les premières approches de plateformes de données en réseau. Nous nous trouvons ici peu après la ligne de départ. Il faudra encore beaucoup de discussions, de concepts et de mises en œuvre pour que le transport de marchandises soit là où il devrait être.

**FRANK FURRER:** Nous pensons que le fret ferroviaire peut être productif et autonome sur le territoire. La concurrence renforce la capacité d'innovation – sans elle, on devient paresseux. Pour rester en forme, nous devons repenser le système suisse de transport de marchandises dans son ensemble, avec sa concurrence intermodale et intramodale et ses processus inter-systèmes. Cette nouvelle conception holistique n'intervient pas seulement dans le financement (initial) du trafic par wagons complets. Elle concerne tous les processus, les instruments d'incitation, les mécanismes de marché et les interfaces. La réussite de la logistique multimodale des marchandises en Suisse passe par la coopération et la compétitivité.



Images © VAP

# AUTRES THÈMES ET POSITIONS EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Nous avons indiqué dans le tableau suivant les dossiers de politique des transports de la période sous rapport 2020/2021 pour ou contre lesquels nous nous sommes engagés dans l'intérêt de nos membres et qui concernent le plus notre branche. La liste des thèmes mentionnés n'est pas exhaustive.

## LÉGENDE:

Adopté = va être mis en œuvre

Classé = ne sera pas traité plus avant

Accompli = terminé

THÈME	PRINCIPAUX POINTS	POSITION DE LA VAP	ÉTAT DU DOSSIER
<p><b>MOTION 20.3221</b> <b>«RENFORCER L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RAIL GRÂCE À L'AUTOMATISATION»</b></p> <p>de Josef Dittli, président de la VAP et conseiller aux États PLR</p>	<p>Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un concept pour le financement et la mise en œuvre coordonnée des nouveautés techniques permettant notamment une automatisation (partielle) du dernier kilomètre dans le fret ferroviaire et simplifiant l'interface route/rail dans les chaînes logistiques multimodales.</p>	<p>L'automatisation œuvre un potentiel intéressant pour une meilleure productivité durable. Par cette motion, nous demandons à la Confédération d'aider le secteur ferroviaire à se débarrasser des normes obsolètes et à se préparer à un avenir compétitif grâce à des normes modernes.</p>	<p><b>MOTION ADOPTÉE</b></p>
<p><b>MOTION 20.3222</b> <b>«TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES ET CONTRIBUTION À LA BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>»</b></p> <p>de Josef Dittli, président de la VAP et conseiller aux États PLR</p>	<p>Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un plan de mesures (accompagné, le cas échéant, de propositions d'adaptations légales) selon lequel le fret ferroviaire et les solutions logistiques multimodales peuvent contribuer davantage à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport de marchandises.</p>	<p>Par cette motion, nous souhaitons promouvoir un fret ferroviaire compétitif en tant qu'épine dorsale de la chaîne logistique multimodale.</p>	<p><b>MOTION ADOPTÉE</b></p>
<p><b>POSTULAT 21.3198</b> <b>«TRANSPORT DE MARCHANDISES. POURQUOI NE PAS MIEUX UTILISER LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES EXISTANTES?»</b></p> <p>de Charles Juillard, conseiller aux États Le centre</p>	<p>Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport sur l'évolution du transport de marchandises en Suisse – en particulier par le rail – et d'examiner les mesures qui favorisent le transfert du transport de marchandises de la route au rail.</p>	<p>Nous sommes convaincus que le maintien des sites et des installations ferroviaires existants est une condition importante pour stopper la spirale descendante du fret ferroviaire.</p>	<p><b>POSTULAT ADOPTÉ</b></p>
<p><b>POSTULAT 21.3597</b> <b>«AVENIR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES»</b></p> <p>par la Commission des transports et des télécommunications du CE</p>	<p>Le Conseil fédéral doit présenter des conditions-cadres économiques et écologiques pour le transport de marchandises par rail en Suisse et à partir de la Suisse et soumettre des propositions pour leur développement.</p>	<p>Nous saluons les investissements en faveur de la productivité et de la compétitivité du fret ferroviaire. La monopolisation du trafic par wagons complets par CFF Cargo en 1999 était une erreur. La Confédération doit montrer comment il est possible de développer une offre de réseau financièrement autonome et couvrant l'ensemble du territoire de toutes les entreprises de fret ferroviaire en coopération avec les chargeurs.</p>	<p><b>POSTULAT ADOPTÉ</b></p>

**MOTION 21.3460**  
**«ATTÉNUER LES RÉPERCUSSIONS DE LA**  
**PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LE TRANSPORT**  
**FERROVIAIRE DE MARCHANDISES**  
**EN 2021»**

de la Commission des transports et des télécommunications du CN

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL 20.081**  
**«TRANSPORT SOUTERRAIN DE MAR-**  
**CHANDISES. LOI»**

**MOTION 20.3003**  
**«ACCORD INTERNATIONAL AU SUJET DE**  
**LA LIGNE D'ACCÈS À LA NLFA SUR LA RIVE**  
**GAUCHE DU RHIN»**

par la Commission des transports et des télécommunications du CN

**MOTION 21.3084**  
**«CLARIFIER LES RÈGLES RELATIVES À LA**  
**RESPONSABILITÉ CIVILE DANS LE TRANSPORT**  
**FERROVIAIRE DE MARCHANDISES»**

de Frédéric Borloz, conseiller national PLR

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national souhaite que le Conseil fédéral continue en 2021 à soutenir financièrement les entreprises de fret ferroviaire pour faire face aux conséquences du COVID-19. Pour ce faire, elle a demandé au Parlement un crédit supplémentaire. En 2020, la Confédération a versé à CFF Cargo une contribution de soutien d'un montant de CHF 38,1 mio, ce montant était de CHF 17,4 mio pour 2021, et un versement supplémentaire de CHF 4,3 mio au maximum peut être effectué. RAAlpin AG, en tant qu'exploitant de la route roulante, a reçu CHF 10 mio pour l'année 2020 et près de CHF 3 mio pour l'année 2021.

La nouvelle loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises vise à créer un cadre juridique pour la construction et l'exploitation d'installations destinées au transport souterrain de marchandises de petite taille entre les sites de production et les centres urbains. Après que le Conseil des États a décidé de supprimer l'interdiction de discrimination dans les services de transport proposés à l'art. 5 LTSM, le Conseil national a décidé de conserver l'article en renonçant à la publication du calcul du prix non discriminatoire.

Le Conseil fédéral est chargé de prendre sans délai l'initiative politique de réaliser, par le biais d'un accord international avec la France et la Belgique, un itinéraire alternatif performant sur la rive gauche du Rhin (ligne de plaine), doté des paramètres d'infrastructure nécessaires au transport de marchandises (2000 t de charge par train, 750 m de longueur de train et 4 m de hauteur aux angles). Par ailleurs, il convient de poursuivre de manière énergique l'aménagement de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin en Allemagne.

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale une clarification des dispositions relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises. La clarification doit notamment couvrir la répartition des risques et le règlement des recours entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, ainsi que les conséquences juridiques des incidents impliquant des marchandises dangereuses.

Nous saluons l'aide financière accordée aux entreprises de fret ferroviaire en raison de la pandémie car elle permet de combler les déficits à court terme. Seule condition: CFF Cargo et les entreprises de fret ferroviaire soutenues ne peuvent pas augmenter les prix en 2022 et doivent annuler les augmentations de prix déjà convenues pour les années suivantes.

La VAP a soutenu dès le début le projet de transport souterrain de marchandises et s'est engagée en faveur d'une loi libérale qui donne aux investisseurs la liberté d'agir en tant qu'entrepreneurs. Lors du débat parlementaire, nous avons soutenu l'interdiction de la discrimination et la publication des prix. En effet, si le trajet principal souterrain, en tant que monopole naturel, n'est disponible qu'avec la distribution en surface à partir d'une seule source, il existe un risque de discriminations.

Nous soutenons les objectifs de cette motion et la considérons comme urgente, d'autant plus qu'en cas de restrictions supplémentaires du corridor 1 de l'UE «Rhine-Alpine Corridor», la sécurité de l'approvisionnement sera menacée.

Les motions 22.3000, 22.3001 et 22.3013 ainsi que le rapport sur le transfert du trafic 2021 demandent des mesures complémentaires pour le trafic de transit. Toutefois, celles-ci se limitent malheureusement au transport combiné et non à l'ensemble du système de fret ferroviaire. Il faut donc veiller à l'égalité de traitement de tous les produits ferroviaires dans les mesures prises pour leur mise en œuvre.

Conjointement à scienceindustries, l'association professionnelle de l'industrie chimique, nous nous prononçons contre cette motion. Cette dernière revient explicitement sur l'incident de Daillens en mai 2015 et justifie les besoins de clarification comme suit. Premièrement: le détenteur n'est responsable en cas d'accident que si l'ETF peut prouver qu'il a commis une faute. Deuxièmement: la question de la responsabilité de la qualité du matériel (roulant) n'est pas réglée. Or ces deux affirmations sont fausses. La motion a été transformée en postulat.

**MOTION**  
**CLASSÉE**

**OBJET ACCOMPLI**

**MOTION**  
**ADOPTÉE**

**MOTION**  
**ADOPTÉE**

# PERSPECTIVE

Les développements en matière de politique des transports en Suisse et en Europe battent leur plein. Dans les années à venir, nous continuerons à soutenir le fret ferroviaire afin qu'il puisse jouer son rôle d'épine dorsale des chaînes logistiques multimodales. Les thèmes suivants nous occuperont jusqu'au prochain rapport 2022/2023:

## COMPÉTITIVITÉ

Nous nous engageons fermement en faveur d'une augmentation rapide et durable de la compétitivité du fret ferroviaire. Ce n'est que si le rail compte parmi les modes de transport les plus productifs qu'il restera viable. Pour ce faire, nous contribuons à tous les niveaux à promouvoir l'innovation, à sensibiliser les parties impliquées aux thèmes et aux défis clés, à coordonner les activités à l'échelle européenne et à vous informer régulièrement et de manière transparente en votre qualité d'acteurs.

## TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES SUR TOUT LE TERRITOIRE

Lors de sa séance du 30 mars 2022, le Conseil fédéral a adopté un rapport contenant des propositions de réforme pour le fret ferroviaire sur le territoire. Le DETEC élaborera un projet de consultation avec deux orientations possibles d'ici l'automne 2022: Arrêt du trafic sur l'ensemble du territoire et repli sur les transports par trains complets ou soutien financier du trafic sur l'ensemble du territoire en tant qu'offre de réseau. La VAP poursuit une troisième orientation: développement d'une offre de réseau autonome entièrement repensée de toutes les entreprises ferroviaires de fret, en coopération avec les chargeurs et basée sur la numérisation, l'automatisation, la desserte efficace des sites, la bonne qualité et les prix abordables des sillons. Ainsi, la concurrence au sein du réseau doit favoriser l'innovation et la qualité. Un financement initial des investissements nécessaires et une incitation des chargeurs à utiliser cette nouvelle offre seront nécessaires. Mais à long terme, il s'agit d'éviter que le trafic par wagons complets soit subventionné en permanence.

## NUMÉRISATION ET AUTOMATISATION

Les nouvelles technologies et l'automatisation des processus sont une condition sine qua non de la compétitivité et de la viabilité du secteur ferroviaire évoquées plus haut. Le DAC ainsi que le pilier technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire de l'UE encouragent l'innovation pour la transformation à venir. La Suisse, qui fait partie du réseau ferroviaire européen, doit utiliser cette

force de manière ciblée pour rendre le fret ferroviaire nettement plus compétitif et apporter sa contribution à la transition énergétique.

## MARCHANDISES DANGEREUSES

Sur ce sujet, il faut trouver un équilibre entre l'approvisionnement nécessaire et une gestion appropriée des risques liés aux marchandises dangereuses. Aux côtés de sciencesuisse, nous nous engageons pour que les marchandises dangereuses soient transportées principalement par rail car c'est le moyen le plus sûr de les déplacer. La densification des constructions constitue un défi majeur pour le transport de marchandises dangereuses. Les agglomérations doivent ici assumer leurs responsabilités. Elles doivent prendre les mesures appropriées pour maintenir l'approvisionnement existant en présence de risques acceptables. Pour cela, la planification des transports et l'aménagement du territoire doivent mieux interagir.

## ÉTAPE D'AMÉNAGEMENT (STEP AS 2040)

La prochaine étape d'aménagement 2040 sera probablement élaborée à partir de 2022 et décidée par le Parlement fédéral en 2026. Les projets «Herzstück Basel» et «Gare de passage de Lucerne» en font partie. Des moyens importants ont ainsi déjà été engagés en dehors de la procédure régulière d'évaluation de l'aménagement. La ligne de contournement pour le fret Zurich Nord doit enfin permettre de combler la principale lacune du corridor est-ouest. Nous nous engagerons de toutes nos forces dans le travail de planification de la Confédération et des cantons pour lequel nous sommes consultés en tant que partenaires.