

Assemblée générale 2022

Allocution du président Josef Dittli

**Très chers membres de la VAP et représentants d'organisations partenaires
Chers professionnels des médias, personnes intéressées et invités**

Je me réjouis de constater que vous avez accepté notre invitation et de vous voir si nombreux à l'assemblée générale de la VAP d'aujourd'hui. Le dernier évènement en présentiel de ce genre s'est déroulé en 2018. Votre forte participation me laisse supposer que vous préférez vous aussi l'échange personnel à l'échange virtuel.

«Je ne peux pas dire si ce serait mieux si c'était différent; mais tout ce que je peux dire, c'est qu'il faut que ce soit différent pour que ce soit mieux.»

Ce constat est celui de Georg Christoph Lichtenberg, premier professeur allemand de physique expérimentale au siècle des Lumières. Cette citation a plus de 150 ans, mais elle est plus d'actualité que jamais. À l'heure actuelle en effet, on spéculé et on discute beaucoup sur ce qui va se passer à l'avenir. Mais peu sur le pourquoi. Et pas du tout sur le comment.

Chez VAP, nous aimerions changer cela. C'est la raison pour laquelle je fais aujourd'hui un bref retour sur le passé et évoque les accomplissements des deux dernières années de référence. Je reviens ensuite au présent et à tout ce qu'il reste encore à faire. Et pour finir, j'aimerais expliquer ce qui doit changer aux yeux de la VAP – pour que cela aille mieux.

**Comme chacun sait, il convient d'aborder les choses de manière positive.
Voilà pourquoi je commence par ce que nous avons accompli au cours des
années de référence 2020 et 2021.**

Notre association s'est réorganisée au niveau de la communication depuis 2020. Nous avons embauché une chargée de communication, créé un blog professionnel et mis en place une newsletter régulière. Nous utilisons aujourd'hui tous les médias sociaux qui sont importants. Cela signifie que vous pouvez trouver rapidement les informations pertinentes pour la branche que

vous cherchez, présentées de manière compréhensible et préparées suivant les besoins des médias.

Nos évènements professionnels comme le Forum Fret ferroviaire, le Forum sur la recherche en matière de bruit, l'Échange d'expériences VAP-ECM et autres jouissent d'une grande popularité. Étant donné qu'il a été impossible d'organiser des évènements en présentiel pendant les années de pandémie, le Forum Fret ferroviaire du 3 mai 2022 a connu un grand succès tant du point de vue professionnel qu'au niveau de la participation.

Durant la période sous rapport, nous avons accueilli au total **20 nouveaux membres**. Ceci est d'autant plus réjouissant que le monde associatif se plaint de la baisse du nombre d'adhérents. En 2020 et 2021, nous avons soutenu nos membres avec diverses **prestations de conseil**. Le point fort est constitué par plus de 20 mandats de gérance globaux de communes et de chargeurs pour les voies à la gestion immobilière externalisée. Ces packs sérénité sont de plus en plus populaires car nos clients apprécient grandement les connaissances techniques, la neutralité et la concentration de notre équipe sur un excellent rapport coût/avantages. À cela viennent s'ajouter 40 prescriptions d'exploitation, 12 conseils d'audit, 96 conseils aux maîtres d'ouvrage et 22 mandats contractuels.

À l'échelon de la politique des transports, nous avons mis en branle un certain nombre d'affaires. Mes motions pour l'automatisation et la digitalisation du transport ferroviaire de marchandises et le renforcement du fret ferroviaire dans des solutions logistiques multimodales afin de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ relancent le débat politique. Celui-ci est centré sur le développement du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire. Pour l'instant toutefois, le DETEC recule encore devant un plan directeur Logistique pour la navigation rhénane, le trafic routier et le trafic ferroviaire. L'actuelle nécessité d'agir et d'harmoniser nous mènera pourtant tôt ou tard à un plan directeur de ce genre.

C'est précisément parce que la Suisse est présentement quelque peu isolée que nous nous exprimons de plus en plus souvent en faveur du transport ferroviaire de marchandises et de la logistique multimodale du fret, y compris **sur la scène internationale**. Nous abandonnons ainsi provisoirement la co-direction du projet pour le couplage automatique digital européen – DAC en bref – en Suisse et participons activement aux efforts d'harmonisation pour l'utilisation libérale de ressources et de systèmes entre l'UE et la Suisse.

Les corridors européens sont très importants également pour le transit, l'importation et l'exportation. Dans ce contexte, il existe deux motions pour le renforcement rapide de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin et mon interpellation la plus récente en rapport avec la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire de l'UE et le rapprochement nécessaire de toute urgence avec l'Europe.

Vous voyez: il s'est passé beaucoup de choses. Et pourtant, il reste encore beaucoup à faire.

En effet, malgré les conditions-cadres légales, **la concurrence d'idées, de services ou d'offres est rare voire inexistante** sur le rail. Certes, selon l'Office fédéral des transports OFT, le volume du fret sur le rail augmentera de 30 % d'ici 2050. Il est néanmoins encore question de supprimer des points de desserte, d'augmenter les prix et d'accorder encore davantage de subventions, par exemple avec une commande par les cantons. Les subventions sont cependant à la charge des contribuables. Elles empêchent l'innovation. Et il est impossible d'exploiter le potentiel prévu à long terme du rail au profit de l'économie nationale.

À l'heure actuelle, la **réflexion se fait principalement en termes de modes de transport, plutôt qu'en termes de multimodalité**. Rares sont les personnes qui évoquent le fait qu'il est nécessaire d'avoir une interaction entre tous les modes de transport dans les chaînes logistiques intermodales. Dans ce contexte justement, il est curieux que le premier et le dernier kilomètres soient desservis par la route. Et qu'en cas d'urgence, une solution de repli doive être disponible également dans la course principale.

Le fait est également que seules les entreprises ferroviaires les plus productives survivront à longue échéance. L'évolution du trafic par wagons complets, y compris dans les pays européens voisins, montre où mènent les plans de démantèlement en raison des mesures prises par le passé.

Le temps s'est arrêté dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises. À un point tel qu'il passe subrepticement à côté de toutes les chances qui offrent des innovations et des technologies nouvelles.

**C'est la raison pour laquelle il est grand temps de se tourner vers l'avenir.
Et de remettre les pendules en marche.**

Mon premier regard sur l'avenir est tourné vers le **DAC**. Il est considéré comme un pionnier pour le vaste projet de digitalisation du transport ferroviaire de marchandises, et donc comme une chance énorme. Mais ce n'est pas tout. Digitaliser signifie promouvoir des processus simplifiés, un échange d'informations rapide et des modèles commerciaux plus souples. Ce sont des facteurs novateurs pour la construction d'infrastructures et le fret; par exemple, pour que toutes les entreprises ferroviaires puissent développer ensemble un trafic réseau coopératif et flexible.

Mais la digitalisation en général et le DAC en particulier coûtent cher. Très cher. La conversion du matériel roulant existant, qui commencera à rouler avec le DAC à partir du jour X, ne peut pas être financée entièrement par la branche. Il faut garantir ici un financement de départ.

Mon deuxième regard sur l'avenir porte sur le rapport du Conseil fédéral concernant «l'orientation future du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire».

Le rapport du Conseil fédéral conformément au postulat 21.3597 de la commission des transports du Conseil des États du 10 mai 2021 est **modeste**. Il ne fournit aucune idée, voire aucune nouvelle idée, sur la manière d'optimiser le chiffre d'affaires. Que ce soit pour réduire efficacement les coûts ou pour simplifier les processus.

Permettez-moi de faire ici une analogie avec la restauration: un restaurateur exploite le seul restaurant qui existe aux alentours. C'est un joli restaurant avec une infrastructure exceptionnelle. Le restaurateur cuisine le même menu soir après soir. Avec le temps, les clients sont de moins en moins nombreux et le chiffre d'affaires baisse. Quelles sont les alternatives dont dispose le restaurateur? Il peut acheter des tables et chaises neuves ou redécorer la terrasse. Il peut licencier le personnel de service ou s'efforcer d'améliorer la qualité des menus. Ou il peut également inscrire d'autres plats au menu. Quoi qu'il fasse, il ne faut pas conclure à partir de cette seule histoire, sans recueillir des renseignements très précis, qu'il n'est pas possible de gérer de manière rentable des restaurants.

C'est pourtant exactement ce que fait le rapport du Conseil fédéral sur «l'orientation future du transport ferroviaire de marchandises sur tout le

territoire». Il ne fournit guère de faits, chiffres ou données du passé. Il ne donne **aucun outil décisionnel**. Il offre toutefois une base de discussion en ce qui concerne une réorientation fondamentale du fret ferroviaire. De 70 % du fret ferroviaire national, il faut le souligner.

Nous sommes d'avis que c'est loin d'être suffisant.

- » Premièrement, il nous faut de nouvelles perspectives. Nous devons connaître les besoins de la clientèle et le potentiel pour des offres compétitives plus souples, au lieu de nous concentrer uniquement sur la production. Les clients veulent pouvoir choisir entre diverses offres compétitives. Ils veulent avoir l'embaras du choix et non le choix de l'embaras. Ceci n'est possible qu'à condition d'impliquer toutes les entreprises ferroviaires.
- » Deuxièmement, il nous faut également un nouveau rôle pour CFF Cargo. Ceux-ci doivent assurer, du fait de l'autofinancement et donc en tant que partenaire fiable, la traction, notamment dans le dernier kilomètre.
- » Troisièmement, il nous faut des conditions de marché qui autorisent l'autofinancement. C'est la seule manière pour les entreprises ferroviaires privées de disposer de la sécurité nécessaire de planification et d'investissement pour co-façonner l'avenir du fret ferroviaire.
- » Quatrièmement, il nous faut des plateformes numériques de données et de réservation pour un échange d'informations en temps réel, qui est financé, comme la NADIM (infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité), par la Confédération.
- » Pour finir, il nous faut pour les innovations comme le DAC ou les plateformes de données un financement de départ avec des incitations correspondantes pour les chargeurs, comme cela s'applique déjà avec succès dans le trafic de transit.

Je me penche ensuite sur la qualité et la capacité de l'infrastructure.

Je constate que la **situation des chantiers** constitue un fardeau très lourd pour le fret national et tout particulièrement pour le fret international. Cette situation exige une redéfinition du trafic de nuit. En conséquence, les RER tardifs et matinaux pourraient être systématiquement remplacés par des bus, ce qui réduirait efficacement la durée totale d'un chantier. À l'échelon international, il faut avoir accès à des lignes de détournement garanties via la

France jusqu'à la fin des aménagements. Ceci implique une étroite collaboration de tous les exploitants d'infrastructures du couloir Rhin-Alpes. Le nouvel accord qui complète le Traité de Lugano est censé encourager à appréhender ces thèmes avec une nouvelle ardeur.

Concernant la **qualité des sillons**, le rapport qualité-prix reste inacceptable. Ceci, bien qu'une révision du prix du sillon ait eu lieu. Le fret finance sans aucun bénéfice les standards élevés du trafic de voyageurs. Dans le même temps, le temps de séjour des trains de marchandises sur le réseau est beaucoup trop élevé; ce qui engloutit par conséquent de la capacité de réseau.

Ma liste des thèmes d'avenir doit également comporter un coup d'œil sur les sites logistiques.

Nous constatons une évolution heureusement positive dans la collaboration des cantons et de l'économie. Nous pouvons dire aujourd'hui que les expériences et les besoins de l'économie sont perçus par les cantons. Chez la VAP, nous aimerions que cette tendance soit maintenue. C'est la raison pour laquelle nous soutenons activement les cantons et les aidons à développer et perfectionner des concepts de logistique et de transport de marchandises.

Encore un mot au sujet des marchandises dangereuses.

Le développement des transports de marchandises dangereuses doit se faire selon le principe pollueur-payeur et suivant les risques. Ceci va tout à fait dans le sens des acteurs économiques, car ceux-ci agissent généralement de manière responsable. La densification croissante des zones urbaines entraîne un transfert de l'acceptance dans le cadre de l'analyse des risques: les communes doivent veiller à prendre des mesures de construction appropriées conformément au principe pollueur-payeur.

Pour finir, permettez-moi de faire une courte halte en Europe et d'évoquer le trafic international.

Les tensions politiques entre la Suisse et l'Union européenne laissent des traces. Il est temps pour la Suisse de retrouver une forme de collaboration capable de rassembler une majorité avec les États européens. Cette mission est ambitieuse à tous les niveaux et ne réussira qu'au prix d'un travail commun. Par exemple, le Traité de Lugano offre la possibilité de collaborer plus étroitement avec l'Allemagne.

Pour ce qui est du 4^e paquet ferroviaire de l'UE, la Suisse doit veiller à garantir son rattachement au marché européen. L'Europe ne doit en aucun cas nous laisser derrière elle en ce qui concerne le programme d'innovation et la standardisation transnationale du secteur ferroviaire européen.

La motion 20.3003 «Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin» adoptée par les deux Conseils et la motion 22.3000 pour «Aménager la ligne d'accès à la NLFA Wörth-Strasbourg afin de poursuivre la politique de transfert du trafic et de garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse» sont deux étapes justes et essentielles dans ce processus. Il s'agit maintenant de continuer à sonder le potentiel de transfert dans les régions européennes et d'étendre la promotion des transports ferroviaires de transit, d'importation et d'exportation.

Me voici désormais au bout de mon tour d'horizon de l'avenir et de retour ici et maintenant à l'assemblée générale d'aujourd'hui.

Peut-être que l'entreprise monopoliste CFF Cargo trouve la VAP gênante et pourrait dire que trop de cuisiniers gâchent la sauce. Et pour rester dans l'analogie, j'aimerais vous demander de réfléchir à ce qui suit: avoir le choix entre plusieurs restaurants représente un enrichissement. Cela permet de relancer les affaires car il importe soudainement d'attirer de nouveaux clients et de les fidéliser. En attendant que ce constat soit accepté dans le monde ferroviaire, nous nous engageons pour nos membres et les personnes qui partagent nos intérêts, et nous nous impliquons en faveur d'un dialogue constructif. Après tout, la situation n'est pas toujours aussi grave qu'elle en a l'air.

Après une courte interruption, nous nous retrouverons à 11h30 ici, dans cette salle.