



cargorail.ch

RÉTROSPECTIVE ANNUELLE

2023

Préface

SI DEUX PERSONNES DIFFÉRENTES FONT LA MÊME CHOSE, CE N'EST PAS DU TOUT PAREIL

Chère lectrice, cher lecteur,

L'année ferroviaire 2023 a été marquée par l'accident ferroviaire du 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Par chance dans cette malchance, toutes les parties prenantes ont coordonné leurs efforts rapidement et sans complications, de telle sorte que l'approvisionnement de la Suisse a pu être garanti sans interruption. La situation exceptionnelle a également bénéficié du fait que les responsabilités étaient définies clairement et sans ambiguïté à l'échelle suisse et européenne. Tout cela a contribué à permettre aux travaux de réparation des dommages de commencer rapidement.

Seule la presse refusait de concéder que les acteurs du rail avaient eu un comportement professionnel en situation d'urgence, invoquant des problèmes là où il n'y en avait pas. Par ailleurs – sans qu'il s'agisse de minimiser le déraillement du train –, l'accident a faussé la vision

d'événements beaucoup plus essentiels et déterminants. C'est pourquoi, nous, à la VAP, avons créé le «Dossier tunnel de base du Saint-Gothard» et avons dans le cadre de plusieurs colloques fait toute la lumière sur la situation factuelle et fourni d'importantes informations de fond.

L'un de ces événements historiques de l'année 2023 a été la renationalisation de CFF Cargo. Le groupe CFF a complètement réintégré sa filiale dans le groupe, réduisant ainsi à néant l'ensemble des efforts des acteurs de la branche pour faire de CFF Cargo une unité financièrement autonome. Nous jugeons cette décision d'autant plus comme une régression qu'elle va à l'encontre de toute logique forte de propriétaire. La direction des CFF recourt à une recette qui a déjà échoué à plusieurs reprises: elle demande aux contribuables de mettre la main à la poche et met en œuvre son projet avec tant d'élégance, qu'il se sous-

trait à un frein à l'endettement de l'État. En effet, sans les contribuables suisses, les CFF seraient une réédition de Credit Suisse. Ce que l'on peut lire dans ce contexte dans la presse sur l'action de l'encadrement est de notoriété publique. À la différence près que pour les CFF, tous détournent généreusement le regard, fidèles à la devise: «Si deux personnes différentes font la même chose, ce n'est pas du tout pareil.»

En 2023, année sous rapport, nous nous sommes mobilisés sur plusieurs dossiers et avons posé des jalons déterminants. À titre d'exemple de réussite, mentionnons ici le couplage automatique digital (DAC). À l'inverse des efforts de CFF Cargo, le DAC est aujourd'hui perçu comme une innovation numérique pour le fret ferroviaire, et non comme une simple mesure technique. En même temps, le DAC est aujourd'hui un projet de l'Europe, Suisse incluse.

Pour savoir ce à quoi nous, à la VAP, avons participé ou ce que nous avons contribué à mettre en place en matière de politique des transports suisse et européenne, lisez la présente rétrospective 2023. Au nom de l'équipe de la VAP, je vous souhaite une lecture qui vous transportera, et je vous souhaite naturellement tout le succès commercial possible.

Dr Frank Furrer
Secrétaire général

Accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard

LE PLAN D'URGENCE FONCTIONNE – ÉVITER UN RETRANSFERT

Le 10 août 2023, un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Grâce à des concepts d'urgence optimaux, la réaction à l'accident a été rapide et professionnelle: L'approvisionnement en marchandises était et est toujours assuré, les trains de marchandises et de voyageurs circulent à nouveau - même si c'est de manière limitée.

«Grâce à des concepts d'urgence optimaux, la réaction à l'accident a été rapide et professionnelle.»

Responsabilité

Les entreprises de transport ferroviaire et détenteurs de wagons européens et suisses engagent leur responsabilité depuis la création en 2006 du CUU. Aujourd'hui, les entreprises de transport de fret ferroviaire doivent en principe répondre des dommages en cas d'accident impliquant des trains de marchandises sur le réseau ferroviaire suisse, indépendamment de toute faute de leur part (responsabilité objective aggravée). Si le dommage a été causé par des défauts affectant un wagon de marchandises appartenant à un tiers, la faute du détenteur du wagon concerné est contractuellement présumée. L'opérateur de fret ferroviaire concerné peut exercer une action récursoire contre le détenteur du wagon. Celui-ci ne peut s'exonérer de sa responsabilité envers l'opérateur de fret ferroviaire que s'il peut prouver l'absence de faute (renversement de la charge de la preuve).

Le Conseil fédéral donne suite au postulat 20.4259 dans son rapport du 21 juin 2023 intitulé «Vue d'ensemble relative à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises». Le Conseil fédéral ne voit pas de nécessité impérieuse de légiférer à ce sujet, mais il approfondit tout de même certaines variantes à la demande du Parlement. En tant qu'association des chargeurs, nous sommes d'avis que les responsabilités et les contrôles sont déjà clairement régis par le droit international et les contrats internationaux.

Éviter un retransfert

Les CFF ont restreint largement les capacités du transport ferroviaire de marchandises, pourtant durable, le week-end au bénéfice du trafic de loisirs à compter du changement d'horaires du 10 décembre

2023. Cela pourrait de se traduire par un retransfert vers la route de jusqu'à 15% des marchandises transportées par le train, ce qui est en contradiction avec la politique suisse de transfert du trafic sur l'axe de transit. Pour les représentants du secteur des chargeurs, l'économie, la nouvelle conception des sillons des CFF est d'autant plus aberrante qu'il existe bel et bien une solution alternative raisonnable pour le trafic de voyageurs: d'un point de vue écologique, les voyageuses et voyageurs de loisirs devraient justement utiliser la ligne de faite et céder le tunnel de base du Saint-Gothard aux trains de marchandises. N'oublions pas qu'en raison de leur chargement très lourd, s'ils utilisent la ligne de faite, ces derniers nécessitent beaucoup plus d'électricité que les trains de voyageurs. Pour assurer l'approvisionnement de la Suisse en marchandises, les chargeurs sont tributaires d'une infrastructure de transport fiable disponible sept jours sur sept.

La NLFA se trouve peu à peu détournée de sa finalité

Le tunnel de base du Saint-Gothard fait partie de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Or celle-ci a été conçue pour le transport de marchandises. En effet, l'objectif poursuivi par l'Union européenne et la Suisse en mettant en place la NLFA était et est toujours d'encourager le fret ferroviaire. La réalisation du projet, qui a coûté 23 milliards de francs, a été financée à 55 % par la redevance sur le trafic des poids lourds (RTPL). En limitant les sillons cruellement nécessaires au fret, la NLFA se trouve à nouveau détournée de sa fin originelle.

Poursuivre l'objectif de transfert

L'ampleur des répercussions d'un tel événement sur l'ensemble du système de transport et l'importance des dommages qu'il peut causer sont évidents. C'est pourquoi, au sein du groupe de travail sectoriel «CI sé-

curité», avec notre échange d'expériences ECM annuel et en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT), nous entretenons une étroite coopération avec tous les acteurs pertinents du fret ferroviaire, afin de faire constamment évoluer l'état de la technique et d'améliorer encore le niveau de sécurité déjà très élevé.



aides à l'investissement et des incitations pour le transbordement et le chargement de nature à atténuer les coûts supplémentaires de la rupture de charge entre le rail et les autres modes de transport. Le Conseil fédéral a l'intention d'indemniser les coûts du trafic conventionnel non couverts jusqu'à la mise en œuvre de la digitalisation.

«Un besoin de la majorité est d'orienter systématiquement la conception globale vers l'amélioration du bénéfice client.»

Une majorité est favorable à la modernisation du transport ferroviaire de marchandises au moyen du DAC. Elle approuve le financement initial par la Confédération sous forme d'un financement limité dans le temps jusqu'à l'achèvement de la mise en place du DAC.

Selon la majorité des réponses, la digitalisation comprend aussi l'interconnexion entre des plateformes de données librement accessibles et la simplification de la coopération entre les acteurs du marché qui va de pair.

Dans l'ensemble, les répondants souhaitent un encouragement non discriminatoire qui s'étende à différents types de trafics et modes de transport. Une concurrence libre

doit être établie.

La majorité ne soutient pas CFF Cargo, entreprise monopolistique dans le TWCI. Les personnes interrogées proposent des adaptations destinées à empêcher les distorsions de la concurrence, par exemple une séparation organisationnelle et financière entre le TWCI et le train complet ainsi que des coopérations entre les acteurs du marché.

Un besoin abordé par plusieurs personnes interrogées est celui d'orienter systématiquement la conception globale vers l'amélioration du bénéfice client. Cela implique notamment des capacités d'infrastructure suffisantes et correctement attribuées ainsi qu'un système de marché approprié qui favorise l'innovation et les offres intéressantes. En ce qui concerne les prix des sillons, les personnes interrogées souhaitent une réduction – par exemple à l'échelle de l'Europe.

Les nombreuses réponses mettent en évidence une chose: la nécessité d'agir dans le transport ferroviaire de marchandises est bien plus importante que ce que le Conseil fédéral a montré. Les deux variantes de solution se limitent à donner le choix entre deux maux moindres au lieu d'offrir une solution globale. Afin de mener un débat étayé par des faits, justement pour ce qui est des alternatives de financement, les parties et organisations répondantes souhaitent se voir communiquer des données factuelles claires concernant la situation financière actuelle de CFF Cargo et son évolution.

Suivez-nous sur LinkedIn pour rester à jour:

www.linkedin.com/company/vap-verband-der-verladenden-wirtschaft



Concurrence entre les chemins de fer privés et les chemins de fer public

CFF CARGO À NOUVEAU FILIALE À 100% DES CFF – REFUS D'UNE ORIENTATION VERS LE MARCHÉ?

Les CFF se séparent des actionnaires minoritaires de leur compagnie de fret CFF Cargo. Celle-ci perd aussi bien son expérience logistique au sein de l'actionariat et du conseil d'administration que la présidence externe du conseil d'administration, symbole de la liberté d'entreprise. Les raisons de ces mesures ne sont pas expliquées et la procédure du conseil d'administration des CFF va à l'encontre de la logique d'une stratégie de propriétaire forte.

Stratégie de propriétaire et principes de gouvernement d'entreprise comme instrument de contrôle

Le 15 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) de présenter un complément aux principes de gouvernement d'entreprise d'ici le troisième trimestre 2024. Les critiques croissantes du secteur privé à l'égard du comportement des entreprises fédérales qui, sur la base d'un mandat constitutionnel souvent très général, étendent toujours plus leur activité principale initiale et vont même jusqu'à racheter des entreprises privées, ont trouvé un écho au Parlement. Avec le rapport du DEFR, le

Conseil fédéral veut renforcer la concurrence équitable entre les entreprises publiques et les entreprises privées.

Plutôt que d'empocher une enveloppe budgétaire de 3 milliards, les CFF doivent assumer leurs responsabilités

Le projet de loi également élaboré par le Conseil fédéral le 15 septembre 2023 «Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) – financement durable des CFF» correspond à une atteinte flagrante à la libre concurrence. Selon ce document, les CFF devraient recevoir un apport de capitaux de 1,25 milliard de francs, sans que l'utilisation exacte de ces fonds ne soit définie. Une diminution du prix du sillon dans le trafic longue distance de 1,7 milliard de francs soulage en outre financièrement ce type de trafic. Sur le plan budgétaire, ce «coup de pouce» doit être garanti par le versement de l'intégralité des recettes de la redevance sur le trafic de poids lourds RTPL (part fédérale) dans le fonds d'infrastructure ferroviaire.

La filiale CFF Cargo, qui a par ailleurs bénéficié d'un soutien financier important suite à la pandémie de Covid, profite également de cet apport de capitaux. Elle est sur le point

Tous les articles sur l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard sur:

www.cargorail.ch/fr/tag/tunnel-de-base-du-saint-gothard



Transport de marchandises suisse PERFECTIONNEMENT DES CONDITIONS-CADRES

En janvier 2024, le Conseil fédéral a transmis au Parlement le message sur les futures conditions-cadres du fret ferroviaire suisse, dont il poursuit la variante 1. Les représentantes du secteur et des personnes intéressées se prononcent majoritairement en faveur de la variante 1, qui vise à poursuivre le trafic par wagons complets isolés (TWCI). Ceci s'inscrit dans le contexte de la sécurité de l'approvisionnement, la garantie des

chaînes de transport multimodales et de processus logistiques allégés.

Dans la variante 1, le Conseil fédéral envisage de digitaliser le transport ferroviaire de marchandises au moyen du couplage automatique digital (DAC). Il positionne ainsi le mode de transport «rail» en tant qu'élément de la logistique multimodale, prévoyant des mesures d'accompagnement dans le domaine de l'aménagement du territoire, des

de conclure une convention de prestations pour indemniser son trafic de réseau, qu'elle ne peut apparemment pas gérer de manière autonome. Les acteurs du secteur privé, en revanche, n'ont pas reçu de fonds Covid et ne disposent pas non plus de ressources et de participations importantes non nécessaires à l'exploitation.

L'économie refuse l'aide financière de 3 milliards de francs suisses qui doit être versée aux CFF ainsi que le détournement de la RPLP au profit du trafic des grandes lignes et réclame à la place une responsabilité entrepreneuriale sous forme d'économies, des augmentations de prix ou de la vente de biens fonciers non nécessaires à l'exploitation.

Le Conseil national a approuvé la majeure partie du projet en décembre. Il a en revanche rejeté à l'unanimité le changement de système en matière d'octroi de prêts et la limitation des prêts de trésorerie. Les CFF peuvent donc continuer à obtenir des prêts auprès de la Confédération en dehors du frein à l'endettement.

Rendre autonome du premier et du dernier kilomètre subventionné

Nous voulons et devons rendre le trafic conventionnel plus apte à affronter l'avenir. Pour ce faire, il faut repenser l'ensemble des processus, instruments d'incitation, mécanisme de marché et interfaces au sein de la logistique de fret multimodale. L'objectif doit être un système financièrement autonome qui ne discrimine aucune entreprise de fret ferroviaire et qui soit à la disposition des chargeurs de manière fiable.

«Nous voulons et devons rendre le trafic conventionnel plus apte à affronter l'avenir.»

En attendant la mise en œuvre de ce nouveau concept, nous donnons notre accord

au versement d'aides financières temporaire de deux ans maximum au trafic de réseau de CFF Cargo. Ces aides financières sont basées sur des incitations liées aux résultats, neutres en termes de concurrence et non discriminatoires ainsi que sur l'accession à l'autonomie juridique du premier et du dernier kilomètre au sein d'une société autonome des CFF. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra continuer à garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse et la viabilité du rail dans l'avenir.

Surveiller de manière systématique le nouvel opérateur de système

Dans la phase limitée dans le temps des indemnités publiques, mais aussi ultérieurement, l'opérateur de système devra faire l'objet d'un monitoring systématique dans le domaine des prestations, de la qualité, de la productivité et des coûts. Ce faisant, il conviendra de veiller à une suppression rapide de l'aide financière et à une modernisation du modèle commercial de CFF Cargo, qui préviendront les discriminations et assureront durablement un trafic conventionnel fluide sur l'ensemble du territoire. Ce dernier aspect sera notamment garanti par un monitoring ciblé du développement des quantités et de la structure de la clientèle. Ce monitoring nécessite l'ajout d'un complément à l'art. 9a LTM.

La complaisance du Conseil fédéral avec le traitement inégal des entreprises publiques et des entreprises privées saute aux yeux – et est regrettable. Malheureusement, cela n'engendre pas une concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises, qui renforcerait sa force d'innovation et sa performance. Ces deux éléments sont indispensables pour que les acteurs du marché puissent conserver leurs clients actuels et en gagner de nouveaux. Ceci serait à son tour nécessaire pour parvenir à un transfert du trafic durable et pour intégrer à l'avenir le rail dans des chaînes d'approvisionnement multimodales. Et pour créer également de nouveaux emplois orientés vers l'avenir.

mettant de prendre de meilleures décisions commerciales.

L'État est et reste le plus grand bailleur de fonds du système ferroviaire. Il devrait être désireux de soulager ses propres finances et donc les contribuables. La mise à disposition de données d'utilité publique est de nature à améliorer l'efficacité. À cet égard aussi, certaines questions attendent une réponse: les partenaires de l'écosystème doivent-ils être obligés de fournir des blocs de données?

L'OFT a donc l'intention de tenir compte du fret dans l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) qu'il est en train de mettre en place.

«Le DAK est la libération de la production archaïque vers la logistique digitale multimodale.»

Saviez-vous que..

- .. sans le DAC, aucun train de marchandises – TWC, wagons complets ou chausse-roulante – ne pourra dans l'avenir circuler sur des lignes entièrement équipées du système ETCS niveau 3 (European Train Control System), car les conditions techniques, notamment l'intégrité des trains, ne seraient pas remplies.
- .. le DAC sera un élément important pour les échanges numériques de données et une logistique durable au service du client et du climat n'est réalisable qu'avec la participation de tous les acteurs. Avec le DAC, nous obtiendrons une amélioration de l'efficacité de l'ensemble chaîne d'approvisionnement.
- .. le DAC permet de réaliser le TWC traditionnel de manière plus efficace et contribuera à ce que celui-ci soit autofinancé au plus tard à la fin de la migration.

Trouvez toutes les informations sur le projet «Digitalisation du fret ferroviaire»:

www.cargorail.ch/fr/digitalisation-fret-ferroviaire



Digitalisation

INNOVATION DANS LE FRET FERROVIAIRE: LE DAC OUVRE LA VOIE



Unissant nos forces avec l'OFT, l'UTP, les entreprises partenaires et en concertation avec les institutions européennes, nous, à la VAP, élaborons le projet de digitalisation et d'automatisation du fret transport ferroviaire suisse. La migration vers le DAC réussira en avançant à la même cadence que l'Europe et avec un financement conséquent à fonds perdu. Grâce à la digitalisation et à l'automatisation, le fret ferroviaire deviendra ensuite plus efficace, plus performant et par conséquent plus compétitif, et il jouera à l'avenir un rôle primordial dans la logistique multimodale.

Le DAC n'est pas un projet technique, mais le début de deux processus nécessaires, à savoir la digitalisation et l'intégration du fret fer-

roviaire dans une chaîne logistique capable d'affronter l'avenir. Outre le processus d'at-telage, le DAC ira de pair avec d'autres nouveautés: éléments tels que l'essai de frein automatique, enregistrement automatique de l'agencement des wagons, contrôle de l'intégrité des trains ou frein électropneumatique. À la VAP, nous visons en outre le lancement d'une plateforme de données et des échanges de données formant un écosystème de données. Nous sommes convaincus que le DAC n'apportera au secteur ferroviaire la plus-value nécessaire sur tout le territoire que s'il s'accompagne d'échanges de données. En effet, le big data permet de créer des modèles commerciaux innovants grâce à des prévisions basées sur des faits per-

Interopérabilité

RÉVISION DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

Il est nécessaire d'intégrer le 4^e paquet ferroviaire de l'UE dans l'accord sur les transports terrestres

La pleine interopérabilité et une simplification fondamentale des procédures d'homologation réduisent les frais administratifs et d'exploitation. Ceci est fondamental pour un trafic ferroviaire (de marchandises) sûr et concurrentiel et donc pour la réussite du transfert du trafic. Le prix à payer est un assouplissement du verrouillage du marché par la Suisse.

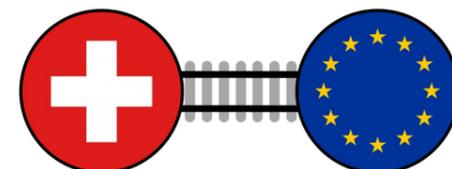
«La condition préalable à la révision de la LCdF est une entente sur l'accord-cadre et sur l'ouverture du trafic de voyageurs.»

La stabilité comme base indispensable pour la coopération internationale en matière de transports

Le Parlement a approuvé la révision de la loi sur les chemins de fer (LCdF), définissant ainsi les bases pour la Suisse. Pour déployer pleinement son effet, il est toutefois nécessaire que le volet technique du 4^e paquet fer les transports terrestres et qu'une adhésion à l'ERA soit possible. Vu le contexte actuel, où les négociations entre l'UE et la Suisse en sont au point mort, il est toutefois peu probable qu'aucune de ces deux conditions se réalise dans un avenir proche. L'UE conditionne cela à une entente sur l'accord-cadre et sur l'ouverture du trafic de voyageurs en Suisse (partie du 3^e paquet ferroviaire de l'UE). Cette dernière a jusqu'ici échoué face à la résistance d'une politique suisse soucieuse de préserver les acquis.

La solution transitoire convenue avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA) est

prolongée jusqu'à fin 2024. Elle permet des homologations communes de véhicules et des certificats de sécurité pour le transport transfrontalier de personnes et de marchandises. Ce statu quo a pu être préservé une nouvelle fois à la fin de l'année. L'UE accorde une nouvelle fois à la Suisse en 2024 pour la durée d'un an un accès limité à OSS, la plateforme de données de l'ERA. Le 4^e paquet ferroviaire, entré en vigueur en 2019, constituera la base juridique de la démarche. L'ERA, agence européenne, est désormais responsable de la conception technique de procédures et règles uniformes ainsi que de la gestion des procédures d'autorisation européennes. Pour les développements nécessaires, l'UE a créé de nouvelles organisations étendues, «Europe's Rail», dans le cadre de «Horizon» et les a dotées de moyens financiers considérables. Les ministères, les entreprises ferroviaires, les associations professionnelles et l'industrie sont invités à participer activement aux nombreux groupes de travail de l'ERJU, composés du pilier système et du pilier innovation, et à apporter leur expertise à la conception du futur



système ferroviaire européen. Le thème du DAC fait du reste lui aussi partie intégrante de cette organisation. La Suisse doit maintenant choisir entre isolement et coopération.

Documents sur les négociations avec l'UE sont disponibles sur:

www.cargorail.ch/fr/interopabilite



Réseau

RÉVISION DES PRIX DES SILLONS 2025–2028: UNE HAUSSE DES PRIX N'EST PAS JUSTIFIÉE

Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter le prix des sillons dans le fret à partir de 2025. Plus précisément, il envisage d'augmenter le prix de base lié à l'usure de près de 20 %, au motif que les coûts marginaux dépendant du poids ne sont pas couverts.

Une augmentation de prix est inacceptable compte tenu des pertes de trafic dans les transports intérieur, d'importation, d'exportation et de transit et des prix de sillon nettement plus avantageux dans le contexte européen. Les chargeurs sont notamment exposés depuis des années à des hausses de prix dramatiques dans le trafic par wagons complets. Ces hausses sont justifiées par des facteurs exogènes tels que les prix des sillons.

L'OFT justifie l'augmentation de prix par le principe de la couverture des coûts. Or

celle-ci serait respectée même en cas de baisse des prix dans le transport de marchandises. Au contraire, une réduction des prix correspond au principe de causalité, car le transport de marchandises contribue à payer les coûts marginaux standards d'un réseau moyennement aménagé principalement orienté sur les besoins du transport des personnes. Or les chargeurs ne remarquent rien des efforts consentis par les exploitants d'infrastructure pour réaliser et maintenir l'infrastructure à des coûts plus avantageux.

Nous refusons cette augmentation du prix injustifiée. Elle accélère le transfert du trafic vers la route, qui perdure, et va à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic du Conseil fédéral.

Il faut briser ce cercle vicieux: tel est notre objectif pour 2024. Nous avons déjà commencé à le faire en 2023, comme nos dossiers thématiques le montrent. Et nous continuerons à mettre sur le tapis des questions comme celles-ci: Qui profite le plus du système actuel? Qui nous empêche de nous développer en matière d'offres et de finances? Quels sont les systèmes d'incitation qui nous font réellement avancer? Loi prévoit certes la concurrence, mais la réalité des CFF intégrés produit l'effet inverse

et fait de l'ombre monopolistique à tout ce qui cherche à prospérer. Comment résoudre cette contradiction?

C'est sur ces questions et d'autres encore que nous nous concentrerons au cours des douze mois à venir. Elles ne concernent pas seulement le fret ferroviaire, mais l'ensemble du transport par rail. C'est dans cet esprit que nous regardons toujours vers l'horizon: avec force et entrain, motivation et en nous orientant vers les solutions.

Lisez l'article complet du blog sur:

www.cargorail.ch/fr/revision-des-prix-des-sillons-2025-2028-une-hausse-des-prix-nest-pas-justifiee



Forum Fret Ferroviaire MULTIMODALITÉ ET AVENIR DE LA LOGISTIQUE (FERROVIAIRE)

Le 20 avril 2023 a eu lieu notre Forum Fret Ferroviaire. Les principaux acteurs et représentants du secteur des chargeurs de toute l'Europe se sont réunis afin de rafraîchir leurs connaissances et d'échanger des idées avec leurs collègues d'autres entreprises. Dans le contexte du débat sur le refinancement du transport ferroviaire de marchandises par la Confédération, le Forum Fret Ferroviaire s'est penché sur les défis de la multimodalité dans la logistique, tous modes confondus: route, rail, navigation intérieure, possibilités souterraines, pipe-lines, cargo sous terrain, sans oublier le fret aérien.

Avec la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité, la Confédération veut créer une plate-forme publique de données afin de simplifier les solutions multimodales et de mettre en réseau tous les acteurs concernés. Des intervenants compétents de la Confédération, du monde scientifique et de l'économie ont dans leurs exposés mis un coup de projecteur, dans le cadre de conférences et de tables rondes, sur la manière dont la Confédération aborde le sujet et sur les exigences du secteur des chargeurs en matière de multimodalité.

Réservez dès maintenant:
Forum Fret Ferroviaire à Zurich

7 mai
2024



Vous trouverez l'ensemble de la rétrospective, des photos et des documents du Forum Fret Ferroviaire sur:

www.cargorail.ch/fr/forum-fret-ferroviaire



Perspectives pour 2024 ABORDER L'AVENIR PAR LE TRAIN

Comme pour le petit train Brio, le secteur ferroviaire tourne en rond. Les mots-clés restent les mêmes – par exemple «chemins de fer intégrés» ou «orientation client» – mais restent des formules vides. La Suisse croit toujours pouvoir tout faire elle-même mieux que les autres, si possible sous la forme d'une solution spéciale suisse, même si elle n'a pas réussi.

«Comment résoudre la contradiction selon laquelle la loi prévoit la concurrence, mais que la réalité des CFF intégrés produit l'effet inverse?»

Avantages pour les membres BÉNÉFICES MULTIPLES

Par une politique des transports active, la VAP s'engage à optimiser les conditions-cadres politico-économiques, l'infrastructure ferroviaire et les sites logistiques de manière à ce que le rail, en tant qu'élément du monde logistique multimodal, reste une solution de transport avantageuse aussi à l'avenir. Ceci dans l'intérêt de l'environnement ainsi que de l'espace vital et économique suisse.

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique en Suisse et dans les pays limitrophes. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, des installations de transbordement, des moyens de traction et 45'000 wagons de marchandises privés. Grâce à notre activité d'association et de conseil axée sur la pratique, nous aidons en outre les chargeurs et le secteur de la logistique à minimiser les coûts du transport ferroviaire de marchandises.

Nous offrons à nos membres des avantages intéressants, toujours dans le but d'améliorer le fret ferroviaire.



Consultation:

Nous avons effectué **104** consultations en 2023:

- 8 Accompagnements (1 italien, 3 français, 4 allemand)
- 14 Gestions de voies principales de communes et de consortiums (1 italien, 2 français, 11 allemand)
- 52 Prescriptions d'exploitation (4 italien, 16 français, 32 allemand)
- 19 Consultations contractuelles (2 italien, 4 français, 13 allemand)
- 11 Consultations en construction telles que rénovations, extensions, procédures de subventionnement et d'autorisation, contrôle de la qualité et des coûts, planification de la conservation et planification financière neutre sur le long terme (1 italien, 1 français, 9 allemand)



Échange d'expériences:

Nous facilitons l'échange d'expériences et le transfert de savoir-faire entre les acteurs du marché concernés



Modèles de documents:

Nous élaborons des principes techniques, opérationnels, juridiques et économiques



Représentation d'intérêts:

Nous représentons les intérêts de nos entreprises membres auprès des parlements, des autorités, de l'industrie et d'autres institutions.

De nombreuses informations et aides sont à la disposition de nos membres sur cargorail.ch. En cas de questions ou pour des conseils, il est toujours possible de contacter le secrétariat général à l'adresse vap@cargorail.ch. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous apporter son expertise technique.

L'année dernière, **9 nouveaux membres ont adhéré à la VAP.**