

Communiqué de presse du 17 mai 2024

Le trafic par wagons complets peut devenir compétitif

Le trafic par wagons complets sur l'ensemble du territoire détient une part de marché très élevée dans le trafic intérieur dans toute l'Europe. En revanche, il chute dans le trafic d'exportation et d'importation malgré les longues distances. Cela est dû au cloisonnement du marché et aux structures de production vieillissantes. La devise est la suivante: «Exclusivement les chemins de fer publics, exclusivement sur leur marché national». Le trafic par wagons complets est considéré comme un trafic conventionnel. Une collaboration en réseau, telle qu'elle est usuellement pratiquée avec succès sur la route, n'est pas envisagée sur le rail.

Une transformation du trafic par wagons complets dans un système ferroviaire automatisé, connecté numériquement et ouvert à l'international est toutefois possible. Les États offrent dans ce but un soutien politique et financier au secteur ferroviaire.

Le 7 mai 2024, des leaders du secteur européen des transports et de la logistique se sont réunis au Forum Fret Ferroviaire à Zurich afin de discuter de l'avenir du transport de marchandises par rail.

La manifestation a débuté par le discours de bienvenue de Frank Furrer, secrétaire général de la VAP, Association des chargeurs. Le Dr Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a donné un aperçu du cadre légal actuel et des défis auxquels est confronté le transport de marchandises en Suisse. Il est d'avis que «l'encouragement financier temporaire du trafic par wagons complets est une dernière tentative de sauver le transport intérieur de marchandises par rail». Le DAC est le moyen nécessaire pour y parvenir, et c'est une belle offre avec une subvention de 30 % aux propriétaires. Peter Westenberger, directeur de l'association «Die Güterbahnen» en Allemagne, a présenté le rail numérique et la charte VDV du point de vue allemand. Il a demandé un encouragement financier du trafic par wagons complets exclusivement par le biais des lignes de desserte, c'est-à-dire la réactivation ou l'augmentation du volume sur le plus grand nombre possible de points de desserte. Selon lui, la situation est très difficile pour les concurrents, car les données ne sont absolument pas transparentes. Mag. Claudia Nemeth, du Ministère fédéral du Climat, de l'Environnement, de l'Énergie, des Mobilités, de l'Innovation et de la Technologie (BMK) en Autriche, a expliqué les instruments et les stratégies de la politique des transports autrichienne en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises et a comparé les investissements par habitant en Suisse, en Allemagne et en Autriche. L'Autriche mise sur un suivi actif des mesures du Masterplan Transport de marchandises 2030 et a récemment présenté le premier rapport de suivi à ce sujet. L'une de ces mesures est la mise en place, fin 2023, d'un coach en matière de transfert modal, qui conseille les entreprises ou les communes en matière de transfert vers le rail. Avec le ministre allemand des transports Wissmann et le conseiller fédéral Röstli, la ministre autrichienne Leonore Gewessler soutient l'introduction rapide du DAC. Ueli Maurer, Head of Intermodal Network dans la société Bertschi AG, a apporté un précieux feed-back du point de vue économique. Selon lui, il est impossible d'attendre le DAC au vu des progrès réalisés sur la route, il doit être mis en œuvre immédiatement. Les chantiers actuels, dont la coordination internationale est encore totalement insuffisante, ainsi que les prix de l'énergie et des sillons menacent fondamentalement pour l'heure la viabilité commerciale du transport ferroviaire de marchandises. Il a en

autre demandé aux exploitants d'infrastructures de répercuter sur le fret ferroviaire les économies réalisées grâce à des fermetures complètes, en compensation de leurs coûts supplémentaires.

Lors de la discussion-débat qui a suivi, Westenberger a parlé de la situation chaotique actuelle des chantiers et des coûts supplémentaires qui en découlent, et a demandé une amélioration de la qualité du fret ferroviaire. Nemeth était d'accord, mais s'est montrée optimiste quant à l'avenir du fret ferroviaire : « es défis actuels sont comme un petit enfant qui apprend à marcher: il y a des revers, mais ça va de mieux en mieux. » Monsieur Füglistaler a souligné l'absence d'alternative à l'assainissement des corridors et a insisté sur la nécessité d'investir dans l'infrastructure. Le Dr Jens Engelmann, qui a animé la discussion-débat, a soulevé la question de l'efficacité des mesures d'encouragement et a discuté des différentes approches visant à soutenir le transport ferroviaire de marchandises. Monsieur Füglistaler et Madame Nemeth ont défendu le rôle des chemins de fer publics pour le trafic de wagons isolés. Conclusion de la discussion par Engelmann: le rail apporte une contribution importante au développement durable et doit continuer à être encouragé, mais il faut aussi relever des défis tels que le manque de capacités et les coûts des innovations technologiques.

Après une courte pause, la manifestation a abordé la transformation du transport ferroviaire de marchandises à l'avenir. Gilles Peterhans, secrétaire général de l'Union internationale des wagons privés (UIP), a mis en lumière l'état actuel de l'attelage automatique digital (DAC). Il a souligné la différence entre le rééquipement technique et la transformation afférente du fret ferroviaire archaïque. Celui-ci doit être sérieusement réorganisé pour être compétitif et transformé en un tout nouveau système ferroviaire. Gregor Ochsenbein, directeur adjoint du programme Données pour un système de mobilité efficace à l'OFT et Jürgen Maier-Gyomlay, responsable du GT Logistique / CI TWC à la VAP ont mis en évidence l'importance des écosystèmes de données pour une logistique efficace. Peter Sutterlütli, CEO de Cargo sous terrain SA, a présenté le concept de Cargo Sous Terrain (CST). Cette solution logistique, financée uniquement par des fonds privés, est disponible exclusivement pour les marchandises en vrac. L'interaction entre le parcours principal souterrain et la répartition fine en surface a le potentiel de devenir un complément déterminant du rail et de la route. Stefan Kirch, co-fondateur et membre de la direction de NEVOMO, a présenté les potentiels de la technologie du train magnétique pour une solution de trafic des marchandises plus efficace et de plus grande capacité. En particulier, la conduite autonome de wagons de marchandises sur des voies de raccordement sur tout le territoire avec une multitude de stations de chargement et de déchargement ainsi que des points de consolidation pour l'expédition et la réception offre des potentiels d'économie extraordinaires.

La manifestation a culminé avec une autre discussion-débat consacrée à l'avenir de la logistique en 2035. Outre le caractère volontaire de la remise des données, les défis de la transformation numérique, notamment en termes de coûts et de collaboration avec différentes parties prenantes, ont également été discutés. En conclusion, il a été souligné qu'il fallait être ouvert aux solutions innovantes et ne pas se laisser décourager par les problèmes. Frank Furrer a résumé la manifestation par une constatation aussi confiante que provocante: « Tout est possible, à condition que tous les acteurs du secteur unissent leurs forces et avancent en rangs serrés, de manière pragmatique et dans un esprit de compromis. »

Ce fut une journée riche en rencontres passionnantes, en présentations informatives, en discussions stimulantes, avec une focalisation claire sur l'aménagement d'un paysage du fret ferroviaire apte à affronter l'avenir. Les participants ont quitté la réunion avec de nouvelles connaissances et des impulsions pour le développement futur de la branche.

Lien vers des images et d'autres informations sur le Forum Fret Ferroviaire:

<https://cargorail.ch/fr/forum-fret-ferroviaire/>

À propos de la VAP Association des chargeurs:

La VAP promeut le fret ferroviaire depuis 1912. Active en matière de politique des transports, elle œuvre pour une optimisation des conditions-cadres de politique économique, de l'infrastructure ferroviaire et des sites logistiques telle que le rail reste dans l'avenir une liaison rentable en tant qu'élément de l'univers de la logistique multimodale. Dans l'intérêt de l'environnement et de la Suisse en tant qu'espace de vie et qu'espace économique.

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique de Suisse et des pays voisins. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, installations de transbordement et moyens de traction ainsi que 45 000 wagons de marchandises privés. Grâce à ses activités en tant qu'association et à ses services de conseil axés sur la pratique, la VAP aide en outre les chargeurs et le secteur de la logistique à limiter leurs dépenses liées au transport de marchandises par le rail.

Contact

Dr Frank Furrer
Secrétaire général de la VAP
Tél. 079 / 544 58 78
furrer@cargorail.ch