

Rapport de gestion 2022/2023



Du côté de chez nous

Blog

Pour une expertise de première main.

Vous trouvez dans le blog VAP des informations spécialisées actuelles et intéressantes sur le transport de marchandises.



VAP Association des chargeurs

Secrétariat général
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon

© 2024. Toutes les photos sont mises à disposition.

Sommaire

4

Avant-propos du président Josef Dittli

Pourquoi nous faisons preuve de clairvoyance, en dépit des tunnels que nous rencontrons au quotidien.



6

La VAP et ses membres

Quels membres nous représentons et comment nous nous y prenons.



8

Activités de l'association

Comment nous nous impliquons pour nos membres et encourageons les échanges au sein du secteur.



10

Interview

Participation à la politique des transports

Comment nous contribuons à créer les conditions-cadres de la politique économique et ce qu'en pensent d'autres experts de la branche.

Les interlocuteurs:

- **Matthias Knüpling**, DAC Coordinator, UIP
- **Frank Furrer**, secrétaire général, VAP
- **Pierre Widmer**, directeur, WRS Widmer Rail Services SA
- **Mark Frutiger**, directeur du département Logistique ciment Europe centrale Ouest, Holcim (Suisse) AG

14

Autres sujets et positions ayant trait à la politique des transports

Quels initiatives et dossiers avons-nous sur notre agenda et comment nous nous impliquons.



19

Perspective

Ce qui nous occupe depuis 2024 et pourquoi nous nous battons pour l'avenir de notre secteur.



Avant-propos du président Josef Dittli

Savez-vous d'où vient le terme allemand de «vision en tunnel»? À l'origine, il décrit la vision limitée que l'on a lorsque l'on conduit à très grande vitesse. Celui qui a une vision en tunnel, en français «vision tubulaire», ne peut percevoir que ce qui se trouve en plein centre de son champ visuel. Or cette «vision en tunnel» a marqué au sens propre comme au sens figuré les années sous rapport 2022 et 2023.

Chers membres et personnes intéressées,

Le 10 août 2023, peu après avoir passé les dispositifs de contrôle automatique des trains au portail sud, un train de marchandises déraillait dans le tunnel de base du Saint-Gothard. L'incident a fortement perturbé le transport de voyageurs et de marchandises, et il a mis en évidence la nécessité d'avoir des informations factuelles très rapidement et une étroite collaboration entre les personnes impliquées pour recouvrer rapidement une vision claire.

C'est ainsi qu'à la VAP, nous avons créé un dossier blog et mis en permanence les informations les plus récentes à la disposition des membres, d'autres groupes d'intérêts et même du grand public sur notre site web, LinkedIn et X. Ayant constaté que les médias ne voulaient pas reconnaître aux acteurs ferroviaires un comportement professionnel en cas d'urgence et pointaient des problèmes inexistantes, nous avons recentré notre communication sur l'essentiel, entre autres par la lettre que nous avons adressée le 18 juillet 2023 au conseiller fédéral Albert Rösti. Nous y réclamions des mesures pour l'axe Nord-Sud, par exemple une réduction du prix des sillons ou l'aménagement de l'axe Nord-Sud sur la rive gauche du Rhin. L'incident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard a mis en évidence que le dynamisme entrepreneurial peut être beaucoup plus efficace qu'un comportement de contrôle monopolistique.

La décision prise en juin 2023 par les Chemins de fer fédéraux suisses CFF de réintégrer CFF Cargo, la filiale de fret,

Le dynamisme
entrepreneurial
peut être beaucoup plus efficace qu'un
comportement de contrôle monopolistique.



au sein du groupe menait à la même conclusion. La renationalisation implique l'abandon des approches axées sur le marché et une concentration du contrôle entre les mains de l'État. Elle mettra en danger la liberté entrepreneuriale et la flexibilité des acteurs du marché du fret et limitera la concurrence. La prise d'influence de l'État affaiblit en outre l'indépendance de CFF Cargo, ce qui peut remettre en question la pérennité et la capacité d'innovation du fret ferroviaire dans son ensemble. En outre, en renationalisant leur filiale Cargo, les CFF ne respectent pas la stratégie de propriétaire consistant à s'axer sur le marché. Un peu plus de clairvoyance et un peu moins de «vision en tunnel» seraient à cet égard effectivement les bienvenus.

La clairvoyance est également nécessaire en ce qui concerne le transport par wagons complets isolés (TWCI). Nos membres font circuler environ 600 000 wagons de marchandises chargés par an. Durant la même période, l'opérateur public de TWCI produit 350 000 wagons vides. C'est trop pour ne rien faire contre. C'est pourquoi nous avons, en décembre 2023, rédigé en collaboration avec CFF Cargo et l'Union des transports publics (UTP), les «Lignes directrices de la branche pour le TWCI». Le Conseil fédéral veut les promulguer en même temps que l'entrée en vigueur des dispositions légales révisées de la loi sur le transport de marchandises (LTM), probablement à partir du 1^{er} janvier 2026. Il s'attend à ce que l'encouragement financier se traduise par une modernisation et un développement du TWCI comme offre de réseau. Nous, à la VAP, sommes exactement du même avis.



Je souhaite que dans l'avenir,
on passe
de la «vision en tunnel»
à la vision du client.

C'est pourquoi nous avons intensifié nos efforts en matière de politique des transports au cours des années sous rapport. On mentionnera ainsi notre collaboration à la «Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM)». Grâce à l'infatigable action de la VAP au plus haut niveau politique, mes motions 20.3221 «Renforcer l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises sur le rail grâce à l'automatisation» et 20.3222 «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO₂» sont enfin mises en œuvre.

Nos membres peuvent compter sur nous non seulement dans la Berne fédérale, mais aussi sur les questions pratiques. Au cours des années sous rapport, nous avons ainsi réalisé divers audits, conseillé des entreprises membres et entretenu les échanges d'expériences par des événements qui ont attiré un public nombreux. Enfin, nous mettons à disposition une série de modèles contenant des principes techniques, opérationnels, juridiques ou économiques, qui économisent à nos membres du temps et des efforts.

Les membres de la VAP sont des entreprises du secteur des chargeurs, des opérateurs, des petites entreprises de

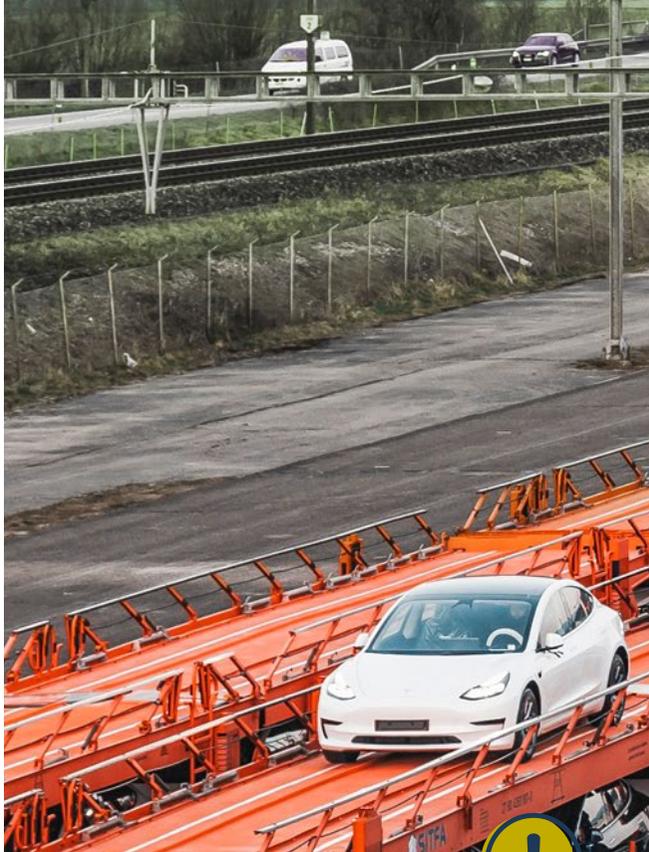
fret ferroviaire, des propriétaires de voies de raccordement et des détenteurs de véhicules ferroviaires. À ce titre, ils donnent chaque jour le meilleur d'eux-mêmes pour répondre aux besoins de nos clients de fret et pour que la logistique multimodale reste l'épine dorsale d'un approvisionnement fiable de la Suisse. Malgré cela, nous entendons régulièrement les propriétaires d'infrastructures et les exploitants de TWCI dire que des structures sont démantelées, que des points de desserte ne sont plus en service et que les prix sont revus à la hausse. Ces impulsions négatives sapent la confiance du secteur des chargeurs. C'est pourquoi je souhaite que dans l'avenir, on passe de la «vision en tunnel» à la vision du client. Nous avons besoin de partenaires qui nous motivent à transporter du fret par rail et à faire en sorte qu'il y en ait même encore plus.

Je remercie tous les membres pour leur confiance, et je tiens à exprimer tout particulièrement mes remerciements au comité directeur, au comité de gérance et à l'équipe du secrétariat général pour leur engagement sans faille et leurs efforts persistants pour aller vers la lumière au bout du tunnel.

Josef Dittli
Président de la VAP et conseiller PLR aux États

La VAP et ses membres

Nous, à la VAP, portons la voix du secteur des chargeurs et nous impliquons pour un transport ferroviaire de marchandises axé sur le marché à l'échelon national et européen. Pour ce faire, nous sommes à la disposition de nos membres pour les conseiller sur les questions d'actualité et leur facilitons l'accès au système de fret ferroviaire.



Nous les aidons par exemple:

- à répondre aux exigences réglementaires ou aux audits.
- Avec notre politique des transports, nous contribuons à la mise en place de conditions-cadres optimales et durables et mettons nos membres en relation avec les services concernés des communes, des cantons et des organes fédéraux.
- Nous entretenons en outre une étroite collaboration avec d'autres associations et organisations ayant des objectifs identiques ou similaires.

Membres

Notre association a vu le jour en 1912. Aujourd'hui, nous comptons parmi nos adhérents plus de 300 membres de Suisse et de l'étranger, qui exploitent au total 750 voies de raccordement et 52 000 wagons de marchandises privés. Nous comptons également des membres amis issus de secteurs voisins, tels que des entreprises de sous-traitance, des entreprises de construction et d'ingénierie, des entreprises de conseil et de services actives dans les domaines du rail et de la logistique. Ces entreprises soutiennent le but et les activités de notre association.

Segments

Nos membres réalisent 90 % de l'ensemble du trafic annuel d'importation, d'exportation et de transport ferroviaire intérieur. Ils utilisent comme mode de transport le rail, la route et les voies navigables dans le cadre de chaînes logistiques multimodales et sont issus des sous-marchés suivants du secteur des chargeurs:

- Agriculture et sylviculture
- Alimentaire
- Produits pétroliers
- Produits chimiques
- Matériaux de construction
- Métaux et produits métalliques
- Déchets
- Pierres et terres
- Groupage/articles à la pièce

Prospection de membres

Le succès de notre association va de pair avec celui de nos membres. C'est pourquoi nous avons besoin de nouveaux membres et pratiquons activement la prospection de membres. Ces efforts sont régulièrement récompensés par de nouvelles adhésions. Nous comptons parmi nos nouveaux membres des propriétaires ou utilisateurs de voies de raccordement, de terminaux ou de wagons de marchandises privés, de conteneurs de transbordement et de véhicules moteurs, des logisticiens ou des entreprises proches de la logistique.

Organes

La VAP porte l'habit juridique d'une association et est donc soumise aux dispositions légales du droit des associations consigné dans le Code civil suisse (CCS).

Pour pouvoir travailler efficacement en tant qu'association sectorielle, nous disposons d'un comité directeur, d'un comité de gérance, d'un secrétariat général et d'un service de révision des comptes. Nous apportons en outre notre expertise en tant que membre (fondateur) et partenaire de coopération dans diverses organisations apparentées au secteur.

Comité directeur

- Josef Dittli, président, conseiller aux États PLR/UR*
- Ulrich Walt, vice-président, président du comité de gérance*
- Per-Anders Benthin, TRANSWAGGON SA*
- Titus Bütler, La Poste Suisse SA*
- Fabienne Häcki, Swiss Steel Group
- Otti Häfliger, Traveco Transporte AG / Groupe Fenaco
- Nicolas Herold, Syngenta Crop Protection Monthey SA
- Bernhard Hoffmann, Ermewa SA (France)
- Matthias Howald, Holcim (Suisse) SA*
- Roland Jäggi, Planzer Transport AG
- Bernhard Kunz, HUPAC Intermodal SA*
- Fridolin Landolt, Mehrwert Manufaktur GmbH*
- Ueli Maurer, Bertschi AG
- Mario Stanganello, VTG Rail Europe GmbH
- Markus Vaerst, Wascosa AG*
- Dieter Weber, Sabua AG/Avenergy*
- Philipp Wegmüller, railCare AG / Coop

Comité de gérance (CG)

Les personnes du comité directeur marquées d'un * sont membres du CG.

Secrétariat général

- Joseph Ballaman, conseiller Suisse romande
- Rosanna Blättler, responsable marketing et communication
- Dr. Frank Furrer, secrétaire général
- Jürg Lütscher, innovation et régulation
- Jürgen Maier-Gyomlay, logistique
- Hans-Peter Rutz, infrastructure

Révision des comptes

- Oliver Konrad, Hastag (Zürich) AG
- Markus Zemp, BP Europe SE

Mutations

Nouveaux membres du comité directeur et du CG:

- Bernhard Hoffmann, Ermewa SA (France)
- Fabienne Häcki, Swiss Steel Group
- Bernhard Kunz, HUPAC Intermodal SA

Ont démissionné du comité directeur:

- Bruno Dambrine, Ermewa SA (France)
- Peter Klarer, Panlog AG / Swiss Steel AG
- Irmtraut Tonndorf, HUPAC Intermodal SA

Organisations partenaires

- Cargo Forum Suisse (CFS)
- Cargo Rail Europe (CRE)
- Economiesuisse, fédération des entreprises suisses
- European Rail Freight Association ERFA
- Communauté d'intérêts Trafic par wagons complets (CI TWC)
- Union internationale des gardiens de wagons (UIP)
- LITRA, service d'information pour les transports publics
- Cluster logistique de Bâle
- SWISS SUPPLY, Association supply – logistique – transports
- Union des transports publics (UTP)

Activités de l'association

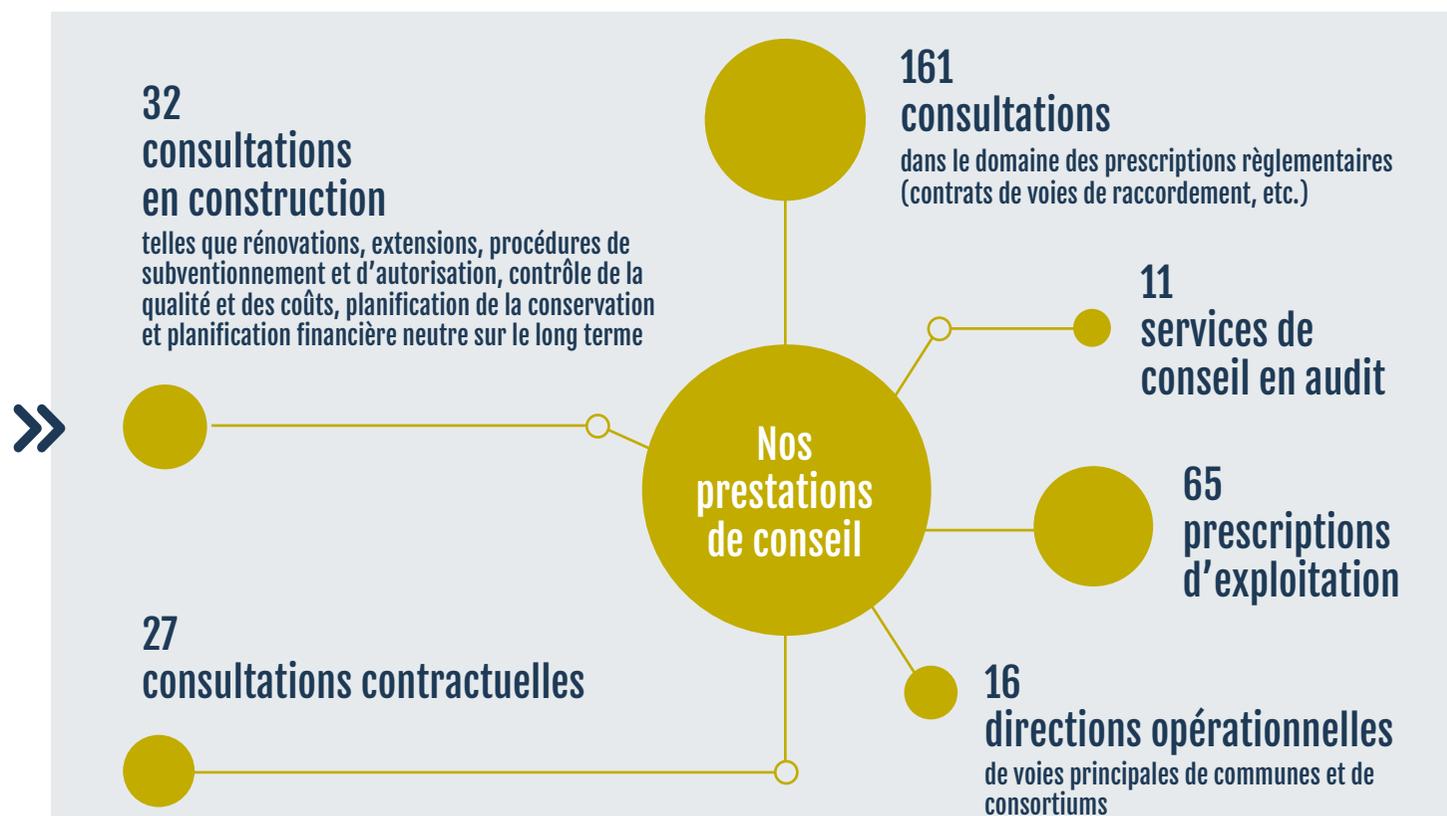
Nous faisons bénéficier nos membres d'un vaste savoir-faire, de longues années d'expérience et d'un réseau étendu dans tous les domaines du transport de marchandises à l'échelon national et international.

Expertise

Au cours de la période de référence 2022/2023, nous avons soutenu nos membres dans toutes les régions et langues du pays avec les prestations de conseil suivantes:

« La VAP a établi les nouvelles prescriptions d'exploitation pour deux sites du Groupe Thommen en Romandie. L'expertise et les capacités de simplifier d'une manière pragmatique le dossier tout en répondant aux exigences légales de la VAP ont conduit à une solution pratique pour nous. Je recommande la VAP pour de tels services à tous les membres. »

Sónia Dias
Directrice du site de Thommen SA
Lancy/Genève



« Mit Generalsekretär Frank Furrer hatte ich stets einen guten Kontakt. Ich habe das Projekt Anbindung der Schienentransportlogistik des Regionalen Paketzentrum in Untervaz geleitet. Da habe ich sehr eng mit dem VAP zusammengearbeitet. Er war ein unabhängiges und sehr wertvolles Projektmitglied. Ich empfinde den Austausch mit Frank Furrer, Jürg Lüscher und anderen VAP-Vertretern, die eine Verladersicht einbringen, als konstruktiv und spannend. »

Peter Knaus

Leiter Güterverkehr der Bündner Güterbahn der Rhätischen Bahn (RhB)



Transmission d'informations et de connaissances

Au moyen de toute une palette d'outils de communication, nous veillons à ce que nos membres soient au courant des développements les plus récents et les plus pertinents en matière de fret ferroviaire et reçoivent des informations de première main.

Forums et événements

Les échanges d'expériences entre VAP et ECM, le Forum Fret ferroviaire, le Forum sur les voies de raccordement et notre assemblée générale se sont établis dans la branche comme des événements professionnels appréciés et attirant un public nombreux. Nous avons pu les organiser à nouveau après l'interruption due à la pandémie et donner à nos membres de nombreux feedbacks et impulsions positifs.



Blog

Nous avons sur www.cargorail.ch/fr/blog-fr un blog spécialisé abordant l'actualité et les sujets intéressants relatifs aux chemins de fer (de marchandises). Les lectrices et lecteurs y trouveront des actualités, des informations de fond et des informations spécialisées sur les évolutions juridiques, les progrès techniques, les grandes étapes politiques, les nouveautés européennes ou les sujets novateurs. Nous avons intentionnellement conçu le blog de la VAP de manière à ce qu'il rende nos thèmes accessibles à un large lectorat.

Newsletter

L'essentiel en un coup d'œil: c'est avec cette idée directrice en tête que nous envoyons plusieurs fois par an notre lettre d'information électronique aux abonné·e·s de notre newsletter. Nous y signalons les événements, développements importants, nouveaux articles de blog et dates importantes d'événements ou de manifestations organisés par les autorités.

Réseaux sociaux

Ceux qui aiment s'informer en toute mobilité lisent également nos principaux articles sur les réseaux sociaux LinkedIn, Xing et X. Nous utilisons intentionnellement ces réseaux sociaux pour donner plus de visibilité à notre secteur et pour sensibiliser le public à nos thèmes clés.

Enfin, nos membres et d'autres groupes d'intérêts sont également actifs sur les réseaux sociaux.



Actualité

Interview

Participation à la politique des transports

Avec notre implication en matière de politique des transports, nous œuvrons pour une optimisation des conditions-cadres de politique économique, de l'infrastructure ferroviaire et des sites logistiques telle que le rail reste promis à un bel avenir en tant qu'élément de la logistique multimodale. Nous avons échangé avec quatre experts sur les développements, défis et chances qui caractérisent actuellement le fret ferroviaire national et international et sur le rôle de la politique des transports.

Les interlocuteurs:

- **Matthias Knüpling**, DAC Coordinator, UIP
- **Frank Furrer**, secrétaire général, VAP
- **Pierre Widmer**, directeur, WRS Widmer Rail Services SA
- **Mark Frutiger**, directeur du département Logistique ciment Europe centrale Ouest, Holcim (Suisse) AG

Jetons un regard extérieur sur le paysage ferroviaire suisse. Monsieur Knüpling, quelle en est votre perception?

Matthias Knüpling: Par rapport à d'autres pays d'Europe, la Suisse a un trafic ferroviaire très intense. En matière de production de trafic par wagons complets isolés, la Suisse est encore à la recherche d'une solution satisfaisante.

À quels problèmes êtes-vous en butte en tant qu'acteur du marché du fret ferroviaire?

Mark Frutiger: À un manque de flexibilité lorsque l'on vient à manquer de conducteurs de locomotive. Dans ces cas, le transport routier offre des solutions. Dans le transport ferroviaire de marchandises, il ne nous reste malheureusement souvent aucune autre solution que de transférer le trafic vers la route. En outre, les frais générés pour nous en interne pour le chargement et le déchargement d'un wagon de chemin de fer sont considérablement plus élevés que pour un camion.

Pierre Widmer: Le plus gênant pour nous est la pénurie de voies de garage et de ressources humaines. Nous avons des difficultés à venir à bout du manque de main-d'œuvre. Actuellement, nous sommes handicapés par quelques fermetures au niveau du Saint-Gothard, du Lötschberg ou du Simplon. Il y a souvent des jours où nous ne pouvons pas circuler comme prévu. Cela génère des frais supplémentaires inutiles. En effet, lorsque l'on a commandé des sillons auprès des CFF, il faut les payer, peu importe qu'on puisse les utiliser ou pas.

Frank Furrer: Ce qui nous gêne le plus, c'est la manière de penser axée non sur les solutions, mais sur les problèmes qui

caractérise les entreprises de fret ferroviaire et les exploitants d'infrastructures. Nos membres sont désireux de transférer davantage de fret vers le rail. Or quelle est la réponse à cette aspiration? Des augmentations de prix et un démantèlement des prestations. En ce qui concerne les chantiers qui servent à l'aménagement et à la maintenance de l'infrastructure, nous avançons en ordre dispersé. Et ce bien qu'il y ait des solutions, qui consisteraient par exemple à prolonger la nuit pour les travaux en faisant démarrer plus tôt le trafic des bus de substitution.

Le trafic par wagons complets isolés est gravement remis en cause. Quel est votre avis sur le sujet?

Matthias Knüpling: Selon les propriétaires et loueurs de wagons, le trafic par wagons complets isolés joue un rôle crucial dans de nombreux segments. Or compte tenu des trajets relativement courts de ce type de transports, le trafic par wagons complets n'est pas rentable pour les entreprises de fret ferroviaire privées en Suisse. Mais il n'est pas encore rentable non plus dans les autres pays européens.

Mark Frutiger: Nos transports de ciment sont réalisés à presque 100% sous forme de trafic par wagons complets isolés. Sans le trafic par wagons complets isolés, nous serions contraints de transférer nos transports vers la route, car la plupart du temps, nos clients ne disposent que de petits entrepôts à silos.

Frank Furrer: Partout en Europe, en matière de trafic par wagons complets isolés, on a capitulé et l'on est d'avis que les choses ne peuvent fonctionner qu'avec des subventions. Je considère à cet égard comme problématique la culture d'entreprise des sociétés de fret ferroviaire et leur proximité avec l'État. Elles pensent plus en termes de problèmes plutôt qu'en termes de solutions et peuvent se servir dans les caisses de l'État, qui les protège.



Où voyez-vous les plus grandes chances dans le fret ferroviaire?

Matthias Knüpling: Nous devons pouvoir traverser l'Europe par le rail aussi facilement que par la route. Pour ce faire, il faut une harmonisation dans divers domaines: infrastructure, technique, processus, personnel, systèmes. Aujourd'hui, nous collaborons à l'échelon européen pour davantage d'interopérabilité, ce qui n'était pas le cas dans les projets ferroviaires antérieurs.

Mark Frutiger: Je vois une grande chance dans la conduite autonome. J'espère que nous verrons des trains autonomes avant des camions autonomes.

À propos de conduite autonome comme forme de modernisation du transport ferroviaire de marchandises: qu'en pensez-vous?

Mark Frutiger: Sur le principe, la conduite autonome serait plus simple sur le rail que sur la route. C'est pourquoi je m'attends à ce que la conduite autonome s'établisse d'abord sur le rail.

Matthias Knüpling: Surtout compte tenu du manque actuel de conducteurs de locomotive, il faut envisager sérieusement cette nouveauté. Bien qu'à une échelle réduite, la conduite autonome est de fait possible depuis bien longtemps: il suffit de penser aux nombreux conducteurs de locomotive qui, avec leur train miniature, contrôlent chez eux plusieurs trains à la fois à partir d'un seul poste. Il n'y a pas de raison que cela ne soit pas aujourd'hui mis en œuvre sur le réseau ferroviaire réel.

Que pensez-vous globalement de la digitalisation du fret ferroviaire?

Matthias Knüpling: La question est plutôt de savoir: que se passera-t-il si nous ne digitalisons pas le secteur ferroviaire? Toutes les autres branches des transports mettent en œuvre la digitalisation, et en ce qui concerne le transport des personnes, on est déjà beaucoup plus avancé. Je considère la digitalisation comme un problème de génération. Si nous ne réussissons pas à l'implémenter au cours des dix années à venir, le fret ferroviaire sera mort. Néanmoins, nous avons déjà réalisé quelque chose: il suffit de songer au European Rail Traffic Management

System (ERTMS), au DAC ou à la digitalisation de la liaison radio sur le réseau ferroviaire. Cela ne fait qu'à peine une décennie que nous tentons de digitaliser un système séculaire. C'est ambitieux, mais nous avons déjà pas mal avancé.

Pierre Widmer: La digitalisation va progresser plus vite que nous ne le pensons. Le pronostic pour l'arrivée du train existe d'ores et déjà. Toutefois, je ne vois pas pourquoi les entreprises ferroviaires ne devraient pas le mettre à la disposition de leurs clients.

Frank Furrer: Le message du Conseil fédéral est positif: il aspire à une transformation du système archaïque de fret ferroviaire par la digitalisation et l'automatisation et déblocuera aussi les fonds correspondants. Il ne reste plus qu'à espérer que ceux-ci bénéficieront à tous les acteurs du fret ferroviaire et qu'ils ne seront pas utilisés pour assainir CFF Cargo. Les sociétés de fret ferroviaire, qui seraient plus automatisées, plus digitalisées et disposeraient ainsi d'un meilleur réseau, pourraient répondre encore mieux aux souhaits des clients. La conduite autonome avec des conducteurs de locomotive travaillant par exemple en home office depuis chez eux sur leur écran d'ordinateur, déboucherait sur une incroyable réduction des coûts d'intervention des conducteurs de locomotive et sur une hausse considérable de leurs durées effectives de conduite.

Comment financer la digitalisation, et qui doit le faire?

Matthias Knüpling: Le financement est l'un des grands obstacles qu'il va falloir surmonter. Les fonds ne doivent pas seulement provenir de l'État. Mais quand on investit dans la digitalisation du fret ferroviaire, il ne faut pas attendre de profits rapides. Il y a besoin d'investisseurs désireux d'assurer la pérennité de ce mode de transport.

Interview

Participation à la politique des transports (suite)

Pierre Widmer: La question du financement fait naître une question subséquente: quel sera au bout du compte le loyer du wagon? Bien que notre société de fret ferroviaire soit mieux digitalisée que d'autres, nous n'économisons pour l'instant pratiquement pas de temps.

Le déploiement de la toute dernière génération de DAC peine à avancer. Quelles en sont les causes, et en quoi cela a-t-il à voir avec le financement?

Mark Frutiger: Chaque investissement doit générer un retour. Puisque nous, les propriétaires de wagons, sommes censés investir dans le DAC, nous voulons savoir ce qu'il nous apporte. Assistera-t-on à une baisse des tarifs ou à une extension de l'offre? Pour le moment, c'est l'inverse qui est vrai. La migration vers le DAC est à mon sens importante. On ne doit toutefois pas ériger le DAC en «sauveur» du rail. Il faudra déjà en amont opérer un changement de mentalité et réaliser certaines mesures.

Pierre Widmer: Le DAC apporte des wagons intelligents. C'est bien. Oui, mais: combien cela coûte-t-il? Non seulement la migration, mais aussi la maintenance seront sensiblement plus chères.

Frank Furrer: Les dépenses d'exploitation supplémentaires induites par le DAC doivent être assumées par tous conjointement. Cela passe par des partenariats et des contrats sur plusieurs années. Malheureusement, en matière de DAC, toutes les par-

ties prenantes ne sont pas axées sur les solutions. Et le marché n'est pas de bout en bout habitué à se passer des subventions de la Confédération dans le contexte de la libre concurrence. Un tel environnement de marché est peu attrayant pour les investisseurs. En même temps, le DAC est un sujet politique dans toute l'Europe, car il est censé éliminer les entraves historiques principalement héritées des systèmes financés par les États.

À quel égard le transport ferroviaire de marchandises peut-il s'améliorer?

Matthias Knüpling: Au niveau de l'infrastructure. Malheureusement, les entreprises d'infrastructure sont très éloignées des clients des sociétés de fret ferroviaire. Si elles se rapprochaient d'eux, elles seraient en mesure d'améliorer la collaboration et les processus entre locomotives, wagons, chargement et infrastructure. Cela dynamiserait la concurrence entre les entreprises de fret ferroviaire, car elles seraient obligées d'optimiser le service clientèle et d'augmenter leur flexibilité.

Mark Frutiger: Je commencerais par les prescriptions applicables aux conducteurs de locomotive et abaisserais les obstacles auxquels se heurtent les nouvelles recrues. Une fois l'examen correspondant réussi, un chauffeur routier peut rouler dans le monde entier. L'examen de conducteur de locomotive est quant à lui difficile et limité à l'échelon national. Par ailleurs, je vois un potentiel dans la coopération entre les différentes entreprises de transport ferroviaire et entre différents systèmes de transport. Il faut cesser de penser en sous-catégories. Au lieu de cela, nous devons nous concentrer sur l'objectif ultime, à savoir le transfert durable du trafic vers le rail.

Pierre Widmer: Les entreprises de transport ferroviaire de marchandises doivent devenir plus flexibles. En fait, on devrait pouvoir supprimer les subventions à CFF Cargo et escompter qu'il s'autofinance.

Qu'est-ce qui va changer maintenant que CFF Cargo a réintégré le giron du groupe CFF?

Pierre Widmer: Pas grand-chose. CFF Cargo va continuer à démanteler des points de desserte. Je ne peux pas imaginer que l'orientation client s'améliore si des fonds sont versés sans condition.

Matthias Knüpling: Je ne m'attends pas non plus à des changements essentiels. La participation des sociétés privées aurait dû permettre d'améliorer l'orientation client. Sur le plan opérationnel, on n'a rien perçu de tout cela.

Mark Frutiger: La phase de la privatisation partielle a probablement été trop brève pour avoir des effets.

Frank Furrer: Dans le processus parlementaire, CFF Cargo ne pourra désormais plus s'exprimer sans concertation – autrement dit sans subordination – préalable. On se retrouve ainsi à nouveau sous la domination sans retenue du trafic de voyageurs et des biens immobiliers, ce qui nuit à l'ensemble du fret ferroviaire.

Si vous pouviez supprimer une ou plusieurs prescriptions légales, quelles seraient-elles?

Mark Frutiger: Je commencerais par abroger les exigences linguistiques imposées aux conducteurs de locomotive. De plus, il faudrait simplifier la délivrance des licences de conducteur.

Pierre Widmer: Je ne peux que me ranger à cet avis. Pour les entreprises de fret ferroviaire effectuant des trafics transfrontaliers, il serait par ailleurs bon d'harmoniser davantage les directives légales dans les différents pays. En 2026, il n'y aura plus de prescriptions de circulation des trains (PCT). Je ne suis, pas très favorable à l'abrogation de cette directive, car nous en avons besoin.



Quelques mots sur nos interlocuteurs

Mark Frutiger est directeur du département Logistique ciment Europe centrale Ouest chez le fabricant de matériaux de construction Holcim (Suisse) AG. Son entreprise présente déjà une forte part de rail dans son split modal. Mark Frutiger aimerait charger encore davantage de marchandises sur le rail.

Matthias Knüpling représente une perspective transfrontalière. Expert du DAC auprès de l'International Union of Wagon Keepers (UIP) et collaborateur de longue date du loueur de wagons européen VTG Rail Europe GmbH, il a une parfaite vue d'ensemble du fret ferroviaire suisse.

Pierre Widmer est propriétaire et directeur de l'entreprise de fret ferroviaire WRS Widmer Rail Services SA. Celle-ci s'est spécialisée dans les transports de carburants (95%). Pierre Widmer recherche une solution adaptée à chaque souhait du client.

Frank Furrer secrétaire général de la VAP, donne une voix au secteur des chargeurs. Ses activités de participation à la politique des transports visent à des conditions-cadres optimales pour le transport ferroviaire de marchandises en Suisse et en Europe.

Frank Furrer: Les solutions de branche sont décriées alors qu'elles fonctionnent très bien. L'autorité de sécurité a par exemple critiqué le Contrat uniforme d'utilisation des wagons. Il y a aussi eu de vives discussions sur la responsabilité juridique des wagons de marchandises à la suite de l'accident d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard, bien qu'il existe une bonne solution de branche. Le fait que l'on ait des prescriptions différentes pour l'examen médical des conducteurs de locomotive sur les voies de raccordement est à mon avis absurde. Cet examen devrait plutôt être harmonisé avec ceux des caristes ou des chauffeurs routiers. Les obstacles administratifs de ce genre doivent être réduits.

Quels sont vos vœux concernant le trafic ferroviaire de demain?

Mark Frutiger: Je souhaite un fret ferroviaire plus efficace et plus attrayant. Nous, chez Holcim, nous aimerions transférer de plus gros volumes vers le rail. Mais c'est difficile si les offres sont sans cesse réduites et les prix augmentés.

Pierre Widmer: Le fret ferroviaire suisse doit s'ouvrir aux innovations.

Matthias Knüpling: Je considère comme souhaitable que l'exploitation ferroviaire se libère de l'influence de l'État. L'État ne doit financer que ce qui est urgemment nécessaire, mais il doit au moins assurer la préservation et l'aménagement de l'infrastructure. Plus d'économie privée apporte plus de concurrence.

Frank Furrer: Je souhaite que le fret ferroviaire ait davantage de force de traction. Et que nous nous attaquions à nos défis pas à pas, et conjointement.

Merci beaucoup pour cet entretien inspirant.

Autres sujets et positions ayant trait à la politique des transports

Nous avons énuméré dans la liste suivante (non exhaustive) quelques affaires de politique des transports de la période de référence 2022/2023 qui concernent notre secteur. Pour chacune d'entre elles, nous nous sommes engagés dans l'intérêt de nos membres pour ou contre le dossier en question.

* Légende

En suspens = en cours d'élaboration

Accepté = sera mis en œuvre

Classé = ne sera plus traité

Liquidé = clôturé

| Sujet | Principaux points | Position de la VAP | État de l'affaire * |
|---|--|--|--|
| <p><u>Motion 20.3003</u> «Accord international au sujet de la ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin»</p> <p><u>Motion 22.3000</u> «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»</p> <p><u>Motion 22.3013</u> «Renforcer l'attrait et la compétitivité du corridor de fret traversant la Suisse»</p> <p>de la Commission des transports et des télécommunications-N</p> | <p>La motion 20.3003 charge le Conseil fédéral de réaliser, au moyen d'un accord avec la France et la Belgique, un deuxième accès (ligne de plaine) performant sur la rive gauche du Rhin en tenant compte des paramètres requis pour une infrastructure destinée au transport de marchandises. Il s'agira en outre de poursuivre la mise en œuvre des mesures prévues par l'accord conclu avec l'Allemagne.</p> <p>La motion 22.3000 demande au Conseil fédéral de s'occuper de l'électrification et de la mise aux normes NLFA de la ligne concernée. Il envisage la possibilité d'un financement de la part de la Suisse.</p> <p>La motion 22.3013 propose de charger le Conseil fédéral d'étendre de manière ciblée les mesures de promotion du trafic de transit à certaines régions et à certains groupes de marchandises.</p> | <p>Nous avons soutenu les motions 20.3003 et 22.3000. Un tracé de ligne efficace de la ligne de plaine dans l'accès nord à la NLFA s'impose de toute urgence dans l'optique de garantir la sécurité d'approvisionnement, de créer la capacité de contournement pour les phases de travaux, et d'assurer la ponctualité et la qualité. L'électrification et l'instauration des normes NLFA sur le tronçon de ligne concerné sont de nature à augmenter considérablement la capacité d'accès.</p> <p>Nous avons également soutenu la motion 22.3013, en soulignant toutefois qu'elle excluait le fret ferroviaire conventionnel et que cette lacune devait être corrigée. Par ailleurs, nous avons demandé au Conseil fédéral de concevoir sa panoplie d'instruments d'encouragement de manière technologiquement neutre et de l'étendre à tous les transports de marchandises en transit. En conséquence, le transport combiné non accompagné (TCNA) et le transport par wagons complets doivent être traités de la même manière.</p> | <p>Adopté</p> <p>Les trois motions ont été adoptées par les deux Chambres et transférées dans l'objet du Conseil fédéral 22.064 (voir page suivante).</p> |

| Sujet | Principaux points | Position de la VAP | État de l'affaire * |
|---|---|---|-----------------------|
| <p>Objet du Conseil fédéral 22.064 «Loi sur le transfert du transport de marchandises et arrêté fédéral allouant un plafond de dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire de marchandises accompagné à travers les Alpes. Modification»</p> | <p>Le transport combiné accompagné (chaussée roulante) est une mesure importante d'accompagnement importante relevant de la politique de transfert de la route au rail. La Confédération encourage la chaussée roulante sur la base d'une convention-cadre conclue jusqu'à fin 2023 avec son exploitant. Un plafond de dépenses est prévu pour assurer la poursuite de l'exploitation de la chaussée roulante pendant les années 2024 à 2026. À partir de 2027, l'exploitation ne sera plus encouragée et cessera définitivement. Le Conseil fédéral propose à cet effet une modification de la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM).</p> | <p>Dans le transport de marchandises transalpin, la direction prise est la bonne. Les chargeurs combinent la route, le rail et la navigation pour créer des chaînes logistiques multimodales efficaces. Le TCNA et le fret ferroviaire conventionnel se complètent parfaitement, le monitoring et le reporting font leurs preuves. Nous étions représentés tant lors de l'audition du 10 janvier 2022 sur le rapport sur le transfert que lors de celle du 16 janvier 2023 sur la révision de la LTTM. Nous avons à cette occasion souligné que l'encouragement de la multimodalité et le monitoring de la qualité devaient être réalisés de manière neutre par rapport aux modes de transport.</p> | <p>Liquidé</p> |
| <p>Interpellation 22.3794 «Qui seraient les premiers touchés en cas de pénurie d'électricité?»</p> <p>par Stefan Engler, conseiller du Centre aux États</p> | <p>Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Quelles conditions doivent être remplies pour que l'on ordonne des restrictions de la consommation, un contingentement de l'électricité ou des délestages? 2. Selon quels critères et quelles priorités ordonnerait-on ces mesures? 3. Comment pondérerait-on les intérêts des services publics (hôpitaux, transports publics, installations sportives, etc.), par rapport à ceux de l'économie (industrie, commerces, services) et des ménages? Quels types d'entreprises seraient considérés comme étant d'importance systémique et qui seraient les derniers à être déconnectés du réseau? 4. Dans quel ordre les (différents types de) consommateurs finaux seraient-ils touchés? 5. Comment les milieux concernés et le monde politique seraient-ils consultés avant que de telles mesures ne soient ordonnées par voie d'ordonnance? | <p>En cas de pénurie d'énergie, le secteur ferroviaire peut recourir à une réglementation propre au secteur. Nous la soutenons avec les autres acteurs. Les transports sont ainsi ordonnés en fonction de leur importance. Le transport de marchandises est crucial pour la sécurité de l'approvisionnement et doit donc être maintenu en service aussi longtemps que nécessaire. Si l'on se retrouve effectivement face à une situation de pénurie d'électricité, le gestionnaire du système – en l'occurrence les CFF – pilote les mesures prévues à cet effet.</p> | <p>Liquidé</p> |

Autres sujets et positions ayant trait à la politique des transports (suite)

| Sujet | Principaux points | Position de la VAP | État de l'affaire * |
|--|---|--|--|
| <p><u>Interpellation 22.3566</u> «Fret ferroviaire suisse. Ne pas rater le train de l'innovation européenne»</p> <p>par Josef Dittli, président de la VAP et conseiller PLR aux États</p> | <p>Le Conseil fédéral a été prié de répondre aux questions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comment le Conseil fédéral entend-il assurer la poursuite nécessaire des programmes ferroviaires dans le cadre de l'accord Suisse-UE sur les transports terrestres? 2. Comment le conseil fédéral entend-il assurer la mise en œuvre du volet technique du 4^e module ferroviaire en Suisse, afin de garantir durablement la libre circulation ferroviaire transfrontalière? 3. Comment le Conseil fédéral entend-il obtenir la pleine adhésion de la Suisse à l'ERA dans un avenir proche? 4. Comment le Conseil fédéral entend-il garantir et compléter le siège de la Suisse au sein du RISC, organe important de direction et de décision de l'UE ? | <p>Nous considérons comme absolument nécessaire que la Suisse soit représentée le plus rapidement possible en tant que partenaire à part entière au sein des principaux organes européens et que la politique des transports soit coordonnée dans le trafic transfrontalier. C'est pourquoi nous soutenons la poursuite de la voie bilatérale entre l'UE et la Suisse. Cela comprend la mise en œuvre complète des programmes ferroviaires, notamment du 3^e module ferroviaire, qui prévoit une ouverture du marché dans le domaine du trafic international de voyageurs, et du 4^e module, qui garantit un accès au RISC et à l'ERA. Dans le mandat de négociation du 8 mars 2024, le Conseil fédéral a pris en compte la poursuite de l'accord sur les transports terrestres.</p> | <p>Liquidé</p> |
| <p><u>Motion 22.3008</u> «Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de Covid-19»</p> <p>de la Commission des finances-E</p> | <p>Dans la motion 22.3008, le Parlement se propose de modifier la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) et d'accorder aux CFF une aide financière 1,2 milliard de francs destinée à éponger les pertes de recettes enregistrées par le trafic grandes lignes du fait de la pandémie et de soulager financièrement le trafic grandes lignes par une diminution de 1,7 milliard de francs du prix du sillon dans le trafic grandes lignes.</p> | <p>Voir ci-dessous</p> | <p>Adopté La motion a été adoptée par les deux Chambres et transférée dans l'objet 23.063 du Conseil fédéral (voir ci-dessous).</p> |
| <p><u>Objet du Conseil fédéral 23.063</u> «Loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Modification»</p> | <p>Dans ce projet de loi, le Conseil fédéral vise, conformément au mandat de la motion 22.3008, à renforcer la situation financière et la capacité d'investissement des Chemins de fer fédéraux (CFF) ainsi qu'à clarifier les instruments de financement que la Confédération met à la disposition de l'entreprise. Il contribue également à garantir les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et l'aménagement de l'infrastructure.</p> | <p>Nous refusons l'injection d'un total de 3 milliards de francs dans les CFF. Il faut en la matière davantage de responsabilités entrepreneuriales et un monitoring des CFF dans le trafic grandes lignes. C'est pourquoi nous suggérons une stratégie de migration ordonnée vers une ouverture du marché. Pour ce faire, il serait envisageable de vendre ou de louer les éléments d'actif immobilisé non nécessaires à l'exploitation. Par ailleurs, la RPLP ne doit pas être détournée de son but pour alimenter les réserves du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). La Confédération doit plutôt continuer à utiliser les parts fédérales de la RPLP de manière incitative et les affecter davantage à la décarbonation de la route, du rail et de la navigation.</p> | <p>En suspens</p> |

| Sujet | Principaux points | Position de la VAP | État de l'affaire * |
|--|---|--|-----------------------|
| <p>Objet 23.024 du Conseil fédéral «Loi sur les chemins de fer. Modification (Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE).»</p> | <p>Grâce à sa position centrale en Europe et à ses nombreuses lignes ferroviaires transfrontalières, notamment le corridor Nord-Sud, la Suisse joue un rôle important dans le transport ferroviaire international. Avec le volet technique du 4^e paquet ferroviaire européen, l'UE a pris de nouvelles mesures pour harmoniser les prescriptions et les procédures dans le secteur ferroviaire. La création de réglementations équivalentes en Suisse et la reprise de ce paquet dans l'accord sur les transports terrestres requièrent une modification de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF).</p> | <p>Nous nous sommes mobilisés avec détermination pour des mesures favorisant une plus grande transparence et une meilleure prévisibilité ainsi que pour l'uniformisation des processus et donc la réduction des efforts. La réduction des revendications particulières nationales est cruciale pour la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire. L'ERA a pour mission de surveiller la réduction des réglementations nationales. En Suisse, on a en outre besoin d'une unanimité politique sur la voie bilatérale.</p> | <p>Liquidé</p> |
| <p>Interpellation 23.3704 «CFF Cargo retourne aux mains de l'État. Quésaco?»</p> <p>par Christian Wasserfallen, conseiller national PLR</p> | <p>Le 7 juin 2023, les CFF ont communiqué que les actionnaires privés minoritaires de CFF Cargo avaient restitué leurs parts. Le transport de marchandises sera à nouveau entièrement sous le contrôle du groupe CFF, tant pour le personnel que pour l'organisationnel.</p> <p>Le Conseil fédéral a été prié de répondre aux questions suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comment le Conseil fédéral évalue-t-il cette évolution par rapport aux décisions prises par le Parlement dans le cadre du projet sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (16.075)? 2. Considère-t-il que la nationalisation et la proximité avec le groupe CFF contribuent à une concurrence loyale et équilibrée dans le transport ferroviaire de marchandises? 3. Est-ce que cela favorise l'autonomie économique, la non-discrimination, l'égalité de traitement et l'orientation client? 4. Les CFF ne vont-ils pas à l'encontre de leurs objectifs stratégiques, qui prévoient une participation minoritaire dans CFF Cargo, la nomination d'une tierce personne à la présidence du Conseil d'administration et une offre autofinancée et axée sur le marché? 5. Cette évolution modifie-t-elle les orientations du projet «Perfecti-onnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse»? Ce dernier devra-t-il être modifié et remis en consultation? 6. Dans le cadre de ce projet, comment le Conseil fédéral s'assure-t-il que CFF Cargo, appartenant à l'État, ne bénéficie pas d'avantages concurrentiels déloyaux par rapport aux entreprises ferroviaires privées? 7. Pourquoi CFF Cargo n'est-elle pas entièrement séparée du groupe CFF et placée sous la responsabilité directe du DETEC? | <p>Nous estimons que la renationalisation de CFF Cargo affaiblit gravement le transport de marchandises. On attend toujours des explications sur la question de savoir pourquoi le trafic de marchandises par wagons complets ne peut pas s'autofinancer dans son exploitation et doit être soutenu sur le long terme avec l'argent des contribuables. Avant la séparation, CFF Cargo, dans le cadre des chemins de fer dits intégrés, était pris en étau entre le trafic de voyageurs et l'immobilier. Il en a résulté une réduction continue des sillons de marchandises, une dégradation constante de la qualité des sillons destinés au trafic de marchandises, des prix de sillons non conformes au principe de causalité ainsi qu'un démantèlement de voies de service dans les gares. Tout cela a entraîné et entraîne encore des coûts d'exploitation supplémentaires considérables. Or, voilà que l'État, en dépit de son mandat de propriétaire, laisse faire le monopoliste. Les conséquences sont un subventionnement permanent du transport par wagons complets et une pénalisation réitérée des exploitants privés de fret ferroviaire. En outre, le trafic longue distance et le trafic régional de voyageurs auront à nouveau leur mot à dire en matière de transport de marchandises. Enfin, nous craignons la poursuite du démantèlement de sites logistiques sur les terrains appartenant à CFF Immobilier.</p> | <p>Liquidé</p> |

Autres sujets et positions ayant trait à la politique des transports (suite)

| Sujet | Principaux points | Position de la VAP | État de l'affaire * |
|---|---|---|--------------------------|
| <p><u>Motion 23.4259</u> «Trafic ferroviaire. Pour une répartition des capacités qui tienne compte des besoins réels du trafic voyageurs et marchandises»</p> <p>par Damien Cottier, conseiller national PLR</p> | <p>La motion 23.4259 charge le Conseil fédéral d'appliquer en cas de chantiers de longue durée une méthodologie pour mieux répartir les sillons qui permettrait de créer pour la durée des chantiers la possibilité d'attribuer les sillons de fret inutilisés au trafic de voyageurs. Le Conseil fédéral demande au Parlement de rejeter la motion, car la flexibilité souhaitée existe déjà dans le système de planification en vigueur. Les sillons de fret inutilisés peuvent être attribués au trafic de voyageurs.</p> | <p>Nous considérons cette intervention comme extrêmement problématique pour le transport de marchandises. En effet, elle se fonde sur l'utilisation effective des sillons dans le passé: tous les sillons de marchandises non utilisés jusqu'à présent ne seraient à l'avenir plus garantis. L'éviction du transport de marchandises par le transport de voyageurs serait ainsi légitimée par la loi. Nous considérons comme envisageable une flexibilisation temporaire de l'attribution des sillons sur la base d'accords, à condition que ces solutions soient conçues sur le long terme dans le cadre des étapes d'aménagement du PRODES.</p> | <p>En suspens</p> |
| <p><u>Objet du Conseil fédéral 23.055</u> Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la nouvelle stratégie à long terme «Perspective Rail 2050»</p> | <p>Ce message rend compte des avancées de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il contient en outre des propositions visant à adapter des crédits d'engagement et à intégrer de nouveaux projets à l'étape d'aménagement 2035. Il met par ailleurs l'actuelle «Perspective Rail 2050» sur des bases actualisées. L'aménagement ferroviaire devra mieux mettre à profit les potentiels de transfert sur les courtes et moyennes distances, et mieux s'harmoniser avec l'aménagement du territoire. Sur les longues distances, il s'agit d'aménager le transport ferroviaire de manière spécifique et en fonction de ses atouts afin qu'il devienne plus compétitif par rapport au transport routier et aérien.</p> | <p>Nous nous mobilisons pour des conditions-cadres favorables qui stimulent la concurrence intramodale sur le rail et garantissent l'orientation client et l'innovation en proposant des offres conformes à l'économie de marché. Pour ce faire, il faut disposer de capacités suffisantes sur le réseau et de sillons de haute qualité et bon marché ainsi que de sites logistiques bien desservis. C'est pourquoi nous mettons en garde contre la mise en place d'autres réseaux et de sillons systémiques coordonnés dans le TCNA de la part de CFF Cargo. Nous voyons un plus grand potentiel dans le trafic international. À notre avis, la «Perspective RAIL 2050» devrait prévoir dans la zone cible un raccordement pratique du réseau ferroviaire suisse aux corridors internationaux et aux ports rhénans ainsi qu'aux ports du Sud. Nous soutenons clairement la tendance à la digitalisation. Si l'automatisation et les nouvelles technologies sont utilisées de manière systématique, l'offre ferroviaire pourra être mise en réseau de manière optimale avec les autres modes et offres de transport en tant que partie intégrante de la mobilité globale.</p> | <p>Liquidé</p> |

Perspective

On assiste actuellement en Suisse à diverses évolutions de la politique des transports qui nous concerneront dans les années à venir. C'est pourquoi nous nous efforçons, dans le cadre de notre activité associative, de faire en sorte que le fret ferroviaire remplisse sa fonction de principal mode de transport des chaînes logistiques multimodales. Les thèmes suivants influenceront notre action jusqu'au prochain rapport 2024/2025.

Compétitivité

La concurrence dans le transport ferroviaire de marchandises reste l'une de nos principales préoccupations, notamment depuis la réintégration de CFF Cargo au sein du groupe CFF. Nous sommes convaincus que la concurrence renforce la capacité d'innovation et la performance des acteurs. Les acteurs du marché ont besoin de ces deux qualités, s'ils veulent conserver leurs clients et en gagner de nouveaux. Or ceci est à son tour une condition préalable à un transfert modal durable et à l'intégration du rail dans les chaînes logistiques multimodales. Dans ce contexte, nous contribuons à tous les niveaux à promouvoir l'innovation et la concurrence, à sensibiliser aux sujets clés, à coordonner les activités à l'échelle européenne et à vous informer, vous, nos membres et les personnes impliquées, de manière régulière et transparente.

Trafic par wagons complets

Le 10 janvier 2024, le Conseil fédéral a publié son message à l'intention du Parlement concernant la loi sur le transport de marchandises. Ce message vise à moderniser le trafic de wagons complets isolés (TWCI) sur tout le territoire et pose les bases de son autofinancement. Malgré de nombreuses réserves, il propose des aides à l'investissement et des indemnités d'exploitation limitées dans le temps ainsi que des incitations à destination des chargeurs. Comme il y a deux ans, nous persistons à penser qu'un financement initial est certes nécessaire, mais que sur le long terme, le trafic par wagons complets ne doit pas être subventionné en permanence.

Nous considérons en outre comme positif le fait que la Confédération prévoit des financements pour la transformation dans le cadre de l'automatisation et de la digitalisation ainsi que des modernisations techniques. Le couplage automatique digital (DAC) contribuera en particulier à rendre le transport ferroviaire de marchandises plus efficace, plus simple, plus rapide et moins cher.

Digitalisation et automatisation

Le DAC est le moteur d'une digitalisation complète des chemins de fer. En effet, il offre plus que le couplage entièrement automatique ou des fonctions de traçage individuel des wagons. En alimentant l'ensemble du train en électricité et en données, il fait entrer le fret ferroviaire suisse dans la prochaine dimension de la digitalisation. Une dimension où l'on peut imaginer des écosystèmes de données qui servent de base à des modèles commerciaux basés sur le numérique dans le fret ferroviaire. L'introduction du DAC est menée de manière coordonnée par les chemins de fer européens. La Suisse devrait s'inspirer de ces efforts.

Le passage au DAC nécessite des investissements initiaux conséquents, que les entreprises de fret privées ne pourront assumer seules. En janvier 2024, le Conseil fédéral a débloqué une enveloppe de subventions de 180 millions de francs. Le volume d'investissement calculé pour la migration vers le DAC sur tout le territoire suisse s'élève à 500 millions de francs. Pour parvenir à boucler cette immense boucle, il y aura besoin d'investisseurs. Pour que les acteurs puissent mettre en œuvre ces coûts énormes, nous demandons des prêts sans intérêt.

Développement territorial

La densification du bâti menace de plus en plus l'accès au réseau ferroviaire. Plus les territoires sont bâtis, plus l'approvisionnement en marchandises, notamment en matières dangereuses, devient difficile. Vus sous cet angle, les rendements des constructions commerciales et résidentielles deviennent des rendements négatifs pour le transport de marchandises. Dans la même logique, il devient de plus en plus difficile d'entretenir des sites logistiques à proximité des zones fortement urbanisées, car pour l'approvisionnement et l'élimination, il est quasiment impossible de les atteindre par des sillons. Nous considérons que les agglomérations ont une responsabilité à assumer à cet égard. Elles doivent veiller à prendre les mesures appropriées

Perspective (suite)

pour maintenir l'approvisionnement existant nonobstant un risque raisonnable lié au transport de marchandises dangereuses. Cela implique une meilleure interaction entre la planification des transports et l'aménagement du territoire.

Dans ce contexte, nous continuerons à l'avenir à nous impliquer en faveur d'échanges animés et d'une collaboration étroite avec les cantons et les villes. Celles-ci sont souvent propriétaires des terrains des sites (potentiels) de logistique.

Infrastructure

En matière d'infrastructure également, il est nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des intérêts de tous les acteurs. Nous voyons un potentiel considérable dans l'infrastructure existante de transport ferroviaire de marchandises.

Ce potentiel peut d'une part être exploité grâce à l'automatisation et à la digitalisation. D'autre part, les projets d'infrastructure correspondants devraient être poursuivis. Nous citons ci-dessous deux exemples qui devraient être réalisés dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035:

- Tunnel du Heitersberg: les CFF demandent un tunnel de 30 km entre Rapperswil (AG) et Zurich-Altstetten. Un tel projet permettrait d'établir une liaison Zurich-Aarau directe pour le trafic longue distance et d'obtenir de meilleurs temps de parcours ainsi que des sillons express pour le trafic de marchandises.
- Tangente Nord Limmattal: la ligne de contournement de Zurich-Nord pour le fret permettrait de combler la principale lacune du corridor Est-Ouest. La tangente Nord prolonge l'axe Est-Ouest et sépare le transport de marchandises et le trafic de voyageurs.

En ce qui concerne l'infrastructure, l'accent est généralement mis sur le trafic de voyageurs. Il en résulte de nombreux inconvénients pour le transport de marchandises, qui se retrouve de plus en plus évincé du rail et peine à s'imposer face à la concurrence que représente le transport de voyageurs. C'est la raison pour laquelle nous continuerons à nous mobiliser au cours de la prochaine période de référence pour avoir davantage d'infrastructures adaptées au transport de marchandises et suffisamment de sillons. Par exemple en apportant notre expertise dans le travail de planification de la Confédération et des cantons. En regroupant les forces des acteurs de la logistique, nous pouvons au moins maintenir les capacités existantes ou, mieux encore, les augmenter.

