

Assemblée générale 2024

Discours du président Josef Dittli

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

Je suis heureux que vous soyez venus assister à notre assemblée générale 2024.

Je souhaite aujourd'hui aborder deux sujets:
la définition de grandeur et le conditionnel.

La notion de grandeur a des acceptions extrêmement variées. Il y a la grandeur physique, par exemple la longueur mesurable d'un pont, d'un tunnel, d'un bâtiment ou d'un terrain: tous ont une certaine taille.

Mais il y a aussi la grandeur au sens figuré, dans le sens du rayonnement, comme on l'a vu récemment lors du Championnat d'Europe de football, au sens d'influence, comme on nous le montre chaque jour dans la politique internationale, ou au sens d'importance ou de célébrité, pour les personnalités prestigieuses. On parle de la grandeur de l'instant, comme lors de la prestation de Céline Dion à l'occasion de l'ouverture des Jeux olympiques à Paris. Ou on dit que quelqu'un est une grande pointure dans son domaine.

Mais comment utilisons-nous la notion de grandeur dans le contexte économique? Nous ne pouvons le faire que si nous la mettons en relation avec autre chose. Pour juger de ce type de grandeur, nous avons besoin d'une référence. Je me servirai à cet effet de l'exemple du transport ferroviaire de marchandises.

La définition de la grandeur économique devient difficile lorsqu'il n'existe rien de comparable. Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF avec CFF Cargo, monopole d'État, sont si grands qu'il n'existe pas de concurrents auxquels on pourrait se référer – quel que soit l'objet de la comparaison. Une grandeur de cette nature est une dimension excessive, une démesure: elle bloque tout mouvement et tout changement. Tout simplement parce que l'absence de concurrence favorise l'inertie et l'immobilisme.

L'acteur et réalisateur français Jacques Tati a dit un jour: «Celui qui se sent trop grand pour accomplir de petites tâches est trop petit pour se voir confier de grandes tâches.» C'est dans ce sens que je me pose la question suivante: les CFF et CFF Cargo sont-ils tout simplement «too big to rail»? Ne sont-ils pas trop léthargiques et trop puissants pour s'occuper des petites tâches? Des préoccupations anodines des entreprises de fret ferroviaire, des besoins quotidiens des clients? Mais n'est-ce pas précisément la raison pour laquelle il est permis de se demander s'ils sont en mesure de maîtriser réellement de grandes tâches? Des tâches aussi importantes que l'autonomie financière? Voire celle d'assurer l'avenir du transport ferroviaire de marchandises? Loin de moi l'idée de dénigrer ni d'enjoliver la situation de CFF Cargo, qui se trouve dans une position délicate, mais il y a tout de même quelques constats et quelques questions sur l'avenir. Or c'est à ce niveau que notre association a son rôle à jouer.

Car c'est ni plus, ni moins de l'avenir du fret ferroviaire qu'il s'agit, en ce moment même, sur la scène politique, sur laquelle nous nous sommes nous aussi intensivement mobilisés et impliqués au cours des deux dernières années. Avec la «révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation» (LTM en abrégé), le Conseil fédéral réorganise intégralement l'avenir du fret ferroviaire afin d'assurer le transport ferroviaire de marchandises pour l'avenir. C'est peut-être là la dernière chance d'avoir un transport par wagons complets isolés respectueux de l'environnement et opérationnel sur tout le territoire.

Au niveau des associations, notre secteur fait actuellement bloc derrière le projet et soutient le conseiller fédéral Albert Rösti, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Le CF Rösti fait preuve de grandeur et s'implique de manière exemplaire en faveur de ce projet. Grâce à notre infatigable action au plus haut niveau politique, mes deux motions «Renforcer l'efficacité du transport de marchandises sur le rail grâce à l'automatisation» et «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO₂» sont enfin mises en œuvre par cette révision de loi. Afin de créer de bonnes conditions pour le projet, nous avons rédigé, en collaboration avec d'autres acteurs du secteur, y compris CFF Cargo, des lignes directrices qui serviront de base pour la convention de prestations dans le trafic par wagons complets isolés.

Rien qu'avoir réussi cela est déjà une preuve de grandeur. Mais nous ne sommes pas encore arrivés au but. Le projet devra passer par le Parlement, d'abord par le Conseil des États, puis par le Conseil national. La CTT du Conseil des États vient de l'adopter à l'intention de la session d'automne. Lors de la discussion par

article, la CTT a mis l'accent sur des points importants et effectué quelques modifications. Elle veut renforcer de manière ciblée la concurrence dans le transport de marchandises, régler clairement la compétence de RailCom pour imposer une offre non discriminatoire dans le transport par wagons complets isolés et concrétiser le contenu des lignes directrices.

Je serai bref: il s'agit d'augmenter la concurrence, de renforcer le transport par wagons complets isolés et d'empêcher toute discrimination.

À première vue, cela semble positif. Reste à espérer que le Conseil des États, puis le Conseil national prendront eux aussi conscience de l'ampleur du projet d'avenir qu'est la révision totale de la LTM. Dans ce contexte, l'économie ne doit pas poser des exigences exagérées, ni, a fortiori, réclamer des subventions supplémentaires. De l'autre côté, il est évident que CFF Cargo doit lui aussi y mettre du sien. Lui non plus ne doit pas exagérer.

À ce que j'entends dire, certains chargeurs sont à l'heure actuelle déjà confrontés à des demandes de prix exorbitantes de la part de CFF Cargo. Et ce malgré les subventions que fait miroiter la révision de la LTM. Il est certes normal que les CFF veuillent optimiser leur système et réduire leurs coûts, mais manifestement, ils refusent d'assumer eux-mêmes les coûts de démarrage – ce qui se traduirait par une moins bonne qualité de service auprès des clients. C'est à la Confédération qu'ils laissent le soin de le faire, par les subventions (via la révision de la LTM) ainsi qu'aux clients (par une augmentation massive des prix). Cela n'est pas acceptable. Les éventuelles augmentations de prix doivent tenir compte des subventions découlant de la LTM et impérativement rester modérées, du moins tant qu'il y a versement de subventions, sans quoi les augmentations de prix excessives inciteront un certain nombre de chargeurs à passer du rail à la route. Ce serait rendre un mauvais service à la révision de la LTM. J'attends désormais de la part de CFF Cargo qu'il fasse lui aussi preuve de grandeur dans ce domaine.

Cela m'amène au deuxième problème de la grandeur ou dimension excessive: le pouvoir de ce qui est sacro-saint. Nous avons été témoin des effets que ce pouvoir était susceptible d'avoir lors de la [modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux LCFF](#). Afin de remettre financièrement d'aplomb l'entreprise fédérale, le Conseil national a, lors de la session d'hiver 2023, accepté à la majorité de verser aux CFF un apport unique en capital du montant des pertes du trafic grandes lignes, soit 1,15 milliard de francs afin d'en réduire la dette. Partisan de la minorité de la commission, j'ai suggéré au Conseil des États de réduire cette contribution à 600 millions de francs, en invoquant la médiocrité des finances fédérales et les résultats financiers étonnamment bons

des CFF. Si mes collègues du Conseil des États ont rejeté cette proposition de justesse, par 21 voix contre 20, le problème du frein à l'endettement n'a pas été résolu, et ce, ici aussi, à peu de choses près. L'affaire est encore en cours d'élimination des divergences. Mais je serais très étonné que le Parlement, majoritairement favorable aux CFF, consente encore à quelque concession.

Quoi qu'il en soit: dans ce contexte, les CFF se verront octroyer des centaines de millions. Si l'on combine cela à la réduction des redevances de sillons pour le trafic grandes lignes, les CFF disposeront bientôt de 2 milliards de francs suisses. Dans le domaine du transport par wagons complets isolés, cela leur permettrait à la fois de compenser une partie des déficits opérationnels de Cargo, leur petite filiale bien-aimée, et de réaliser les investissements structurels qui auraient dû être effectués depuis longtemps.

Si les responsables des CFF veulent véritablement faire preuve de grandeur, ils agiront de manière responsable en prenant leur avenir en main et ne continueront pas à répercuter les conséquences financières de leurs faiblesses en matière de politique d'exploitation et d'investissement sur les acteurs du marché impuissants comme les représentants du secteur des chargeurs.

J'aimerais ici réfléchir à une autre dimension de la grandeur, plus précisément de celle qui monte à la tête: la vision tubulaire, que nous appelons en allemand la «vision en tunnel». Immédiatement après l'[accident de train de marchandises survenu le 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard](#), toutes les parties concernées ont coordonné leurs efforts avec rapidité et simplicité. L'objectif commun était d'assurer l'approvisionnement de la Suisse sans interruption. Le Service d'enquête de sécurité SESE a pu rapidement commencer son travail et identifier comme cause de l'accident le bris d'un disque de roue. Nous, les acteurs du secteur, avons accompli un grand travail dans ce domaine.

Seulement, chez les journalistes et les experts autoproclamés, la vision tubulaire a rétréci la vision de l'essentiel. Ils ont refusé d'admettre que nous, acteurs ferroviaires, avons un comportement professionnel en cas d'urgence et ont au contraire soulevé des questions de responsabilité et de culpabilité. Et pourtant, les réponses à ces questions étaient disponibles bien avant l'accident. Le dossier numérique «Tunnel de base du Saint-Gothard» que nous avons mis en ligne sur [cargorail.ch](#), constitué de divers articles techniques, a apporté la clarté sur la situation et fourni d'importantes informations de fond. L'incident a clairement

démontré qu'il n'existe aucun mal assez grand pour ne pouvoir être surpassé par un nouveau mal. C'est d'ailleurs une citation de Wilhelm Busch.

La vision tubulaire, Mesdames et Messieurs, n'est pas seulement une question de largeur d'esprit, mais aussi de perspective. Ce qui m'amène à évoquer un dernier aspect, non moins important pour le fret ferroviaire suisse: **les pays étrangers**. Chaque jour, vous le savez mieux que moi, des milliers de tonnes de marchandises entrent en Suisse, en sortent et traversent la Suisse. Cependant, nous sommes entourés de pays qui sont à la traîne depuis au moins deux décennies dans l'aménagement de leurs lignes d'apport au tunnel de base de la NLFA. Des pays qui subventionnent à mort leur trafic par wagons complets isolés ou qui l'ont depuis longtemps déclaré mort.

L'UE demande à la Suisse d'ouvrir son marché dans le domaine des grandes lignes. Des négociations sont en cours avec l'UE pour renouveler la coopération temporaire conclue avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA) afin de mettre en place des autorisations via un guichet unique et de développer l'interopérabilité. Nous ne disposons actuellement pas encore d'un accès complet au marché; le réseau ferroviaire suisse ne fait à ce jour pas partie intégrante du réseau européen Interop. Il serait d'autant plus important de mettre en place une stratégie nationale de migration pour ouvrir le marché, en accord avec l'UE, car nous ne devons en aucun cas manquer le train de l'innovation internationale.

Me voici au terme de mon tour d'horizon des grands axes de la VAP en matière de politique des transports au cours de ces deux dernières années. Mais je serais un mauvais politicien si mon discours ne contenait pas de **revendications**. C'est pourquoi je m'adresse à vous, chers membres de la VAP, chers représentants et représentantes des cantons, chers actrices et acteurs politiques, chers spécialistes et autres personnes de l'assistance, qui par votre activité contribuez à la pérennité et au progrès du transport de marchandises.

- » Faites preuve de grandeur et aidez-nous à ne pas nous contenter de parler de concurrence, mais aussi à rendre celle-ci possible, et à participer à son organisation. Cette vaste tâche commence, comme je l'ai expliqué aujourd'hui, dans les petites choses.
- » Tirez parti de vos alternatives là où vous en avez réellement. Par exemple en faisant appel à des offres privées comme Swiss Rail Traffic et autres et en remettant ainsi en question l'autisme monopolistique.
- » Adressez-vous aux conseillères et conseillers d'État, aux États et nationaux de vos cantons et expliquez-leur pourquoi les tendances

actuelles, qui déboucheront sur un retransfert du trafic vers la route, ne mènent à rien. Et elles sont très mauvaises pour le climat.

- » Et enfin: faites appel à notre expertise et laissez-nous vous soutenir dans vos projets. La création de notre nouvelle société de conseil est à l'ordre du jour de la partie statutaire.

J'en viens à présent au deuxième sujet annoncé dans mon introduction. **Le conditionnel**. Vu l'heure tardive, je serai plutôt bref.

Le conditionnel sert à exprimer des souhaits, des possibilités et des conditions irréelles. C'est pourquoi on l'appelle aussi en allemand la «forme du possible». Cette forme me fascine profondément, car elle rend par des mots le choc entre réalité et désirs.

Un exemple en est l'initiative de la JS visant à introduire en faveur du climat un impôt sur les successions pour les riches.

Cette initiative fiscale de la JS fait déjà beaucoup de vagues. Elle pourrait également impacter le secteur des wagons de marchandises, car il y a là plusieurs personnes ou familles qui, avec leurs entreprises, devraient contribuer par des montants exorbitants à la sauvegarde du climat. Ces entreprises familiales ont investi au cours des 60 dernières années tout leur argent dans les wagons de marchandises; on peut citer la famille Bory (Ermewa), la famille Goer (AAE, aujourd'hui VTG), la famille Benthin (Transwaggon), la famille Suter (Mitrag) ou la famille Müller (Wascosa). Au total, avec leurs entreprises, qui ont toutes leur siège en Suisse, ces familles ont certainement mis sur les rails 80 à 90 000 wagons de marchandises, qui permettent d'économiser chaque année des millions et des millions de trajets en camion et contribuent ainsi depuis de nombreuses décennies efficacement et activement à la réduction des émissions de CO₂ et donc à la sauvegarde du climat.

Rien que pour cette raison, l'initiative de la JS viendrait injustement pénaliser les mauvaises personnes. Il n'y a guère de groupes de personnes ou de familles qui puissent davantage se targuer d'avoir contribué autant, de manière aussi durable et depuis aussi longtemps à la réduction des émissions de CO₂ que les propriétaires de wagons de marchandises.

Même si cette initiative n'a que de faibles chances d'être adoptée, le conditionnel prend ici tout son sens. Cette initiative absurde, assortie de sa clause de rétroactivité, crée un effet anticipé. Au détriment de notre société, au détriment de notre pays.

Le conditionnel est la forme verbale la plus difficile et en même temps la plus créative qui soit. Difficile, car il faut maîtriser la langue pour le conjuguer

correctement. Créative, parce que le conditionnel permet de formuler toute demande, aussi lointaine soit-elle, et toute réalité, aussi inaccessible soit-elle. Par exemple celles-ci:

- » Quelle serait la rentabilité du fret ferroviaire suisse s'il s'orientait vers les besoins des clients, permettait les innovations et les mettait en œuvre sans attendre?
- » Dans quelle mesure les chaînes logistiques multimodales contribueraient-elles à la neutralité climatique si les obstacles juridiques, opérationnels et techniques aux interfaces entre les modes de transport étaient enfin éliminés?
- » Où en serait le trafic par wagons complets isolés en Suisse si les grands CFF entraient en concurrence loyale avec les acteurs de l'économie privée tels que vous, chers membres de la VAP?

C'est sur ces réflexions à la forme interrogative et conditionnelle que j'achève mon discours de président. Je vous remercie de m'avoir écouté et me réjouis de m'attaquer, avec la VAP et vous-même, aux grandes et petites tâches des années à venir.

J'en viens maintenant à la partie statutaire.