



cargorail.ch

RÉTROSPECTIVE ANNUELLE



#Préface

Quand, si ce n'est pas maintenant?

Chère lectrice, cher lecteur,

L'année de référence 2024 a été marquée par des interventions et des événements majeurs en matière de politique des transports. Il s'agissait notamment de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, du débat sur la question de la responsabilité en cas d'accident ferroviaire, du subventionnement des Chemins de fer fédéraux CFF et de leur filiale de fret CFF Cargo, ainsi que de l'étape d'aménagement 2023 du réseau des routes nationales.

Aussi différentes que soient ces évolutions, elles ont pourtant plusieurs points communs: les sommes (fiscales) en jeu sont

très importantes et leurs effets se feront sentir encore pendant de nombreuses années, voire des décennies. La vision à long terme de notre branche n'est pas nouvelle. Ce qui est nouveau, en revanche, c'est que les jalons de plusieurs changements révolutionnaires ont été posés en 2024. Afin de les rendre acceptables pour vous, en tant que membre de l'association, nous nous mobilisons en tant qu'association.

C'est également dans une perspective à long terme que nous faisons en sorte que notre propre organisation reste active. Au cours de l'année de référence, nous avons ainsi participé aux débats politiques sur de nom-

breux dossiers. Par ailleurs, nous avons renouvelé la direction opérationnelle de notre association. À partir du 1er janvier 2025, Simon Wey prendra la direction de l'association. Pour ma part, j'apporte mon expertise à la société Cargorail Consulting AG, qui vient d'être créée. Je reste toutefois disponible pour vous conseiller et vous aider à vous y retrouver dans la jungle des prescriptions, et à mettre en œuvre activement des solutions praticables.

Je profite de cette occasion pour remercier chaleureusement tous les acteurs pour leur large soutien, les projets communs et les discussions constructives au cours des 32 dernières années.

Je souhaite à Simon Wey un bon départ à la tête de la VAP.

Je me réjouis de notre prochaine rencontre – le monde ferroviaire est, comme chacun sait, une grande famille.

Frank Furrer
Secrétaire général

#Loi sur le transport de marchandises

Entre désir et réalité

Lors de la session d'automne 2024, le Conseil des États a traité la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM). À l'instar du Conseil fédéral et de sa commission consultative, le Conseil des États a été le premier Conseil à approuver le cadre réglementaire et financier en faveur des chaînes logistiques multimodales.

«Avec ce projet, le législateur veut permettre une plus grande concurrence sur le rail.»

La modernisation et la concurrence pour objectif

Avec ce projet, le législateur veut permettre une plus grande concurrence sur le rail, renforcer le trafic par wagons complets isolés (TWCI) et empêcher la discrimination qui fausse le marché. Il souhaite moderniser le système obsolète par l'automatisation et la digitalisation, continuer à soutenir financièrement la construction et le renouvellement des installations privées de transport de marchandises, et rembourser aux payeurs de fret la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations sous la forme d'un nouveau forfait de transbordement pour toutes les formes de combinaison.

Moderniser le TWCI et soutenir les chargeurs

Le soutien financier suivant est au cœur du projet:

- Le Conseil des États veut moderniser le TWCI. C'est pourquoi il décide d'accorder le crédit demandé de 180 millions de francs pour l'introduction du DAC, ou couplage automatique digital.
- Le Conseil des États veut soutenir financièrement, le TWCI pendant la phase de modernisation pour une durée limitée à huit ans, et de manière dégressive; ensuite, l'autofinancement devra être atteint. Pour les quatre premières années, il approuve la proposition du Conseil fédéral, qui s'élève à 260 millions de francs.

- Le législateur prévoit des contributions au transbordement et au chargement illimitées en tant qu'incitation pour les chargeurs.

Des contradictions avec effet de retransfert

Les efforts du législateur dans le cadre de la révision totale de la LTM sont en contradiction avec la réalité. Celle-ci est dictée par la puissance monopolistique des CFF et de leur filiale de transport de marchandises CFF Cargo. Cette dernière a consterné le secteur des chargeurs en 2024 avec des augmentations de prix disproportionnées de 20 % à 60 % – pour une offre de prestations inchangée ou moins bonne, et des exigences identiques pour les années à venir. Les conséquences de ce comportement controversé sont désastreuses. Certains chargeurs du secteur privé ont transféré jusqu'à 10% de leur volume de fret sur la route, d'autres revoient leur stratégie logistique parce que le transport par rail n'est plus rentable.

Chercher une issue au dilemme

Les acteurs de la branche doivent résoudre ce dilemme avant que le système n'implose, et que trop de trafics ne finissent sur la route. Nous, les représentants de la branche, et la Confédération, devons unir nos forces pour réorganiser le TWCI afin de permettre davantage de «coopétition» et de diversité au sein du TWCI, afin de transformer le transport de marchandises sur le rail en un mode de transport moderne. Le secteur privé propose déjà des solutions intéressantes. Au lieu de s'enliser dans des guerres de tranchées, les chargeurs et les entreprises de fret ferroviaire pourraient développer, en collaboration avec les CFF, une offre rentable et orientée vers la clientèle.



L'essentiel sur la révision totale de la LTM figure à l'adresse:
www.cargorail.ch/tag/gütg



#CFF Cargo

Prendre, sans oublier d'assumer

L'évolution financière des affaires de CFF Cargo reste préoccupante. C'est ce qui ressort du communiqué de presse du groupe CFF, publié le 11 mars 2024, concernant les comptes 2023. Alors que la société mère réalise de confortables bénéfices, et réduit son endettement, les prestations de transport de la filiale renationalisée CFF Cargo diminuent de 7,5 % par rapport à l'année précédente. Les principales raisons invoquées sont la pression sur les prix, un déficit structurel dans le trafic par wagons complets isolés (TWCI) et le ralentissement économique général. Les responsables ne sont toutefois pas d'accord sur le montant exact du déficit

structurel du TWCI. Dans le discours politique, ils parlent de 70 à 100 millions de francs, et dans les comptes 2023, de 40 millions de francs.

Le Parlement réduit les fonds publics

Dans son «Message relatif à la modification de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (financement durable des CFF)», le Conseil fédéral avait proposé en septembre 2023 de prendre en charge les déficits, dus à la pandémie, des CFF dans le domaine des grandes lignes. Le président de la VAP et conseiller aux États Josef Dittli a commenté cette proposition en ces termes: «Pourquoi la Confédération,

qui vient d'annoncer des réductions budgétaires linéaires et des plans d'austérité, doit-elle soutenir avec l'argent des contribuables une entreprise étatique qui génère des résultats record? J'en appelle aujourd'hui avec insistance à la responsabilité entrepreneuriale des acteurs». Se ralliant à l'avis de Josef Dittli, le Conseil des États a approuvé, lors de la session d'automne 2024, un soutien financier ré-

«Pourquoi la Confédération doit-elle soutenir avec l'argent des contribuables une entreprise étatique qui génère des résultats record?»

duit de 850 millions de francs, et a desserré le frein aux dépenses. Le Conseil national a confirmé la décision du Conseil des États, et s'est en outre prononcé en faveur d'un plafonnement plus flexible pour les prêts de trésorerie.

Des coudées inégales

La décision financière des Conseils s'inscrit dans un contexte plus général. La filiale CFF Cargo, en tant que partie intégrante du groupe, a également profité de cet apport financier de 850 millions de francs. Et ce, bien qu'elle ait déjà bénéficié d'une injection de fonds importante suite à la pandémie de Covid. Et que le contrat de prestations pour l'indemnisation du trafic de réseau, qu'elle est dans l'impossibilité de gérer de manière autonome, soit im-

minent. En revanche, les entreprises de fret ferroviaire privées n'ont pu compter ni sur les fonds Covid, ni sur des réserves de ressources et de participations, afin de maintenir leur capacité d'investissement.

Des achats astronomiques

Un communiqué du 26 septembre 2024 montre que les CFF ne sont pas très regardants sur les chiffres avant et après la virgule. Selon ce communiqué, CFF Cargo veut renouveler sa flotte d'ici 2035, avec jusqu'à 129 locomotives de ligne modernes. On peut alors naturellement se demander comment cette acquisition de grande envergure s'accorde avec les pertes déplorées et surtout avec le fait que CFF Cargo a considérablement augmenté ses prix au cours de l'année de référence, et menacé de réduire son offre.

Des exigences de transparence et de responsabilité

La VAP exige plus de transparence sur l'évolution des affaires de CFF Cargo. Il n'est pas admissible que le Parlement doive décider d'une aide d'État sans connaître exactement l'ampleur des pertes de l'entreprise publique requérante, et les causes du manque persistant de rentabilité propre de la branche du transport de marchandises. Il n'est pas non plus acceptable qu'une entreprise bénéficiant d'un monopole d'exploitation finance ses déficits, de manière répétée, avec l'argent des contribuables, tout en investissant généreusement dans une nouvelle flotte, alors qu'il serait possible de la louer ou de l'acheter partiellement.

#Prix du sillon

Une adaptation «modérée» aux conséquences désastreuses

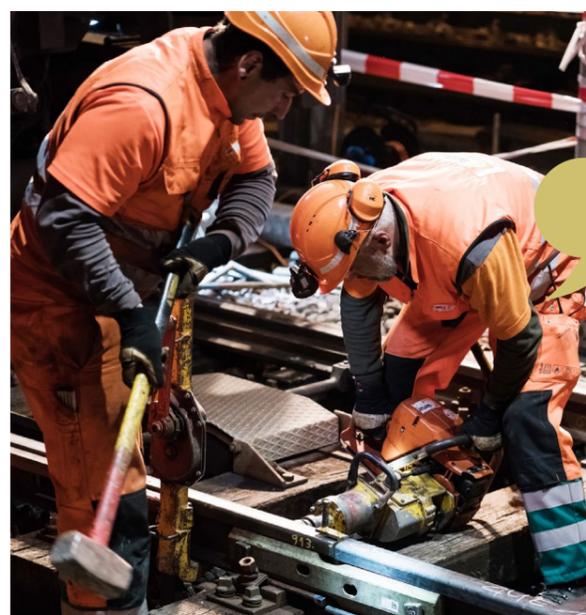
L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé, le 23 mai 2024, qu'il augmenterait le prix du sillon dans les transports ferroviaires de 2,1 % à partir de début 2025.

Un élément de tarification des sillons sans effet

Dans le détail, l'OFT veut surtout augmenter le facteur d'usure du trafic marchandises de 9 %, c'est-à-dire de 0,33 à 0,36 franc par tonne-kilomètre brute. Il justifie cette décision par l'augmentation des coûts marginaux liés au poids. Le prix du sillon couvre environ un tiers des coûts de l'infrastructure ferroviaire. L'OFT parle d'une adaptation «modérée», et entend ainsi satisfaire aux exigences légales en matière de couverture des coûts. Cette mesure devrait peser lourdement sur le transport ferroviaire de marchandises, et compromettre le transfert modal.

Objectif manqué

Le prix du sillon en Suisse n'est pas fixé en fonction du principe pollueur-payeur pour le transport de marchandises. Il est fixé pour un réseau mixte composé de trafic voyageurs et de trafic marchandises. Ce dernier ne bénéficie pas d'une grande partie des caractéristiques du réseau, et les rabais correspondants pour le transport de marchandises sont fixés à un niveau beaucoup trop bas. 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, nous considérons qu'une augmentation du prix du sillon en Suisse est inacceptable. En effet, elle entraîne des coûts supplémentaires considérables pour le transport de marchandises, réduit sa compétitivité et sape les efforts de transfert du trafic vers le rail.



«Le prix du sillon en Suisse n'est pas fixé en fonction du principe pollueur-payeur pour le transport de marchandises.»

#Digitalisation

La Suisse en tête de file

La digitalisation du transport ferroviaire de marchandises s'est accélérée au cours de l'année de référence. Lors de la session d'automne 2024, le Conseil des États s'est prononcé, dans le cadre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, en faveur d'un crédit d'engagement de 180 millions de francs pour l'introduction du couplage automatique digital (DAC) et de 260 millions de francs pour la modernisation du trafic par wagons complets isolés (TWCI). En tant que deuxième Conseil, le Conseil national a reporté l'examen de ce dossier au printemps 2025. Les fonds fédéraux budgétés devraient être disponibles à partir de 2027.

La Suisse, banc d'essai pour l'Europe

La feuille de route suisse est adaptée à l'European DAC Delivery Programme (EDDP) d'Europe's Rail. Ce programme souhaite migrer, à grande échelle, vers le DAC à partir de 2028, et faire circuler des trains pilotes dans toute l'Europe afin d'affiner la technologie définie du «DAC Basis Package», et de la tester de manière exhaustive. Il n'a pas encore été décidé quelle technologie de transmission de données sera incluse dans le train. Étant donné que la Suisse a déjà réalisé des tests concluants avec Powerline+ comme l'une des deux technologies de transmission, l'EDDP lance ainsi un train pilote susceptible d'être homologué. La Suisse souhaite coordonner étroitement ce projet de test avec les organisations de l'EDDP.

Des plateformes de données au potentiel énorme

Le conseiller fédéral Albert Rösti fait également progresser le débat sur la digitalisation du transport ferroviaire de marchandises. En juin et octobre 2024, il a réuni des représentantes et représentants des pouvoirs publics et du secteur logistique autour d'une table ronde afin de réfléchir à une infrastructure nationale de données pour l'échange d'informations. Des cas d'application ont permis de mettre en évidence la valeur ajoutée, et de définir les premières priorités communes. Les personnes présentes étaient d'accord sur le

principe de la nécessité d'une plateforme d'échange de données et d'une infrastructure de données sur la mobilité (MODI) pour faciliter les solutions logistiques multimodales et les partenariats flexibles dans des réseaux tels que le TWCI. Les

«Les fonds fédéraux budgétés devraient être disponibles à partir de 2027.»

informations sur les flux de transport de marchandises, qu'il s'agisse du transport intérieur, du trafic extérieur ou de transit, devraient être disponibles pour tous les acteurs, quel que soit le mode de transport. Étant donné qu'une grande partie des données nécessaires sont détenues par la Confédération, collectées pour son compte et mises à disposition de manière non discriminatoire, l'administration publique doit jouer un rôle de premier plan dans les efforts tels que la MODI. L'Office fédéral des transports a débattu d'une déclaration d'intention fin 2024 et fera progresser le sujet en 2025.

Une valeur ajoutée pour le modèle commercial

Nous sommes convaincus que l'énorme potentiel de la digitalisation pour la logistique est encore trop peu connu dans le secteur et en politique. Jusqu'à présent, ce sont presque exclusivement les thèmes du transport de personnes qui ont été abordés. De plus, les parties prenantes se plaignaient généralement de difficultés technologiques au lieu de thématiser le potentiel en termes de coûts, d'efficacité, d'avantages pour les clients et de solutions rapides. C'est pourquoi nous allons poursuivre notre travail d'information et nos discussions avec l'administration. L'objectif est de participer ici activement à l'élaboration de l'agenda. Les besoins de notre branche doivent être pris en compte dans le développement du DAC et des écosystèmes de données, afin de créer une valeur ajoutée pour nos membres, l'économie et l'environnement.

Révision». Celle-ci remettait en question l'efficacité des rapports juridiques qui sont clairement réglés par contrat dans le transport ferroviaire de marchandises européen et suisse. La motion voulait introduire une responsabilité pour risque pour les détenteurs de wagons et une assurance obligatoire, y compris la fixation du montant de la couverture. Le Conseil national a rejeté la motion par 91 voix contre 89 lors de la session d'hiver 2024, notamment grâce à notre considérable travail d'information au Palais fédéral, et à la suite d'un nouvel entretien personnel avec le conseiller fédéral Albert Rösti.

Retour à la prévention

En collaboration avec l'International Union

of Wagon Keepers, qui a co-édité le Contrat uniforme d'utilisation des wagons, la VAP poursuit sa réflexion sur la responsabilité de l'ECM dans le triangle formé par l'exploitant d'infrastructure, l'entreprise de transport ferroviaire et le détenteur de wagons. Nous souhaitons éviter que la mise en œuvre de la directive européenne sur la sécurité ne donne lieu à des malentendus sur l'interprétation des textes de loi. Nous estimons que le discours ne doit pas se focaliser sur la question de la responsabilité (voir l'article suivant), mais sur l'optimisation de la prévention. Le fait que le JNS ait émis cette recommandation aux organisations sectorielles renforce les efforts d'information que nous avons déployés jusqu'à présent.

Notre dossier sur l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard peut être consulté à l'adresse:

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



#Sécurité et responsabilité

Rôles et responsabilités clarifiés

La sécurité du transport de marchandises est liée à plusieurs éléments clés: l'infrastructure, les trains de marchandises et les différents wagons, également appelés matériel roulant. Les obligations des différents acteurs sont clairement définies dans le Contrat uniforme d'utilisation des wagons de marchandises. La sécurité est maximale lorsque les mesures prises par les acteurs impliqués s'imbriquent sans problème.

L'entretien des dispositifs de contrôle des trains est du ressort de l'exploitant d'infrastructure

Le réseau suisse à voie normale est pourvu d'installations fixes de contrôle des trains de l'exploitant d'infrastructure CFF Infrastructure. Ce système saisit les valeurs de mesure importantes pour la sécurité de chaque train qui passe. Les contrôles se concentrent sur la sécurité de l'exploitation et la prévention des sinistres. Les écarts inadmissibles entraînent l'arrêt rapide du train et, le cas échéant, le décrochage du wagon endommagé ou mal chargé.

Les détenteurs de wagons sont responsables du matériel roulant

Conformément à la directive sur la sécurité et l'interopérabilité, les détenteurs de wagons sont responsables de la maintenance appropriée des wagons de marchandises. La date et la fréquence de passage d'un wagon de marchandises à l'atelier sont calculées de manière à ce que les

composants importants pour la sécurité présentent, selon l'expérience générale et en l'absence d'événements exceptionnels, un degré d'usure adapté à l'exploitation jusqu'à la prochaine visite prévue en atelier. Les détenteurs de wagons doivent documenter et évaluer la totalité des mesures de maintenance. Pour optimiser leurs plans de maintenance, ils ont besoin de données techniques fiables sur le comportement et le degré d'usure des composants pertinents pour le système. La digitalisation croissante leur facilite de plus en plus l'accès à ces données.

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) contrôlent les trains de marchandises

Dans le transport quotidien de marchandises, les ETF et l'exploitant d'infrastructure sont responsables de la sécurité de l'exploitation des wagons de marchandises. Avant le départ des trains, les ETF contrôlent tous les wagons accrochés afin de détecter les dommages visibles ainsi que les défauts au niveau des chargements. Les wagons endommagés sont décrochés et soumis à une maintenance non programmée. Ces manœuvres extraordinaires perturbent le déroulement prévu de l'exploitation, peuvent entraîner des retards et signifient pour les ETF concernées un surcroît de travail et un manque à gagner. C'est pourquoi la maintenance préventive fiable par les détenteurs de wagons est essentielle.

#Interopérabilité

Participer aux décisions en Europe

Durant l'année de référence, l'Office fédéral des transports s'est efforcé de faire avancer le dossier des transports terrestres dans le cadre des accords bilatéraux III par étapes réalistes.

Assurer la qualité

Le gouvernement suisse a accepté d'ouvrir le transport international de voyageurs par rail, à condition que la qualité des

transports publics en Suisse soit maintenue.

La Suisse elle aussi à la table ronde

L'accès au marché ferroviaire européen offre à la Suisse des opportunités telles qu'une interopérabilité assurée, une plus grande capacité d'innovation et une performance accrue ou – conséquence logique – l'adhésion à part entière à l'European Union Agency for Railways

Pour en savoir plus sur la digitalisation dans le transport ferroviaire de marchandises, voir: www.cargorail.ch/fr/tag/digitalisation/



#Tunnel de base du Saint-Gothard

Intensifier la prévention au lieu de renforcer la responsabilité

Le traitement de l'accident ferroviaire survenu le 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard s'est poursuivi au cours de l'année de référence. Le Joint Network Secretariat (JNS) de l'European Union Agency for Railways (ERA) a présenté son rapport final à la mi-juillet 2024. Celui-ci offre à la branche une forte dynamique pour repenser le rôle des entités en charge de la maintenance («Entity in Charge of Maintenance», ECM). En outre, il étend les mesures de contrôle des risques à d'autres types d'essieux, augmente la limite

d'utilisation opérationnelle, impose des exigences plus strictes pour garantir le niveau de sécurité, et recommande un contrôle acoustique à visée préventive.

La question de la responsabilité est inutilement posée

Suite à l'événement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a déposé fin août 2024 la motion 24.3823 «Responsabilité en matière de risque des détenteurs de wagons.

(ERA). Actuellement, la Suisse est tolérée au titre d'observatrice au sein de l'ERA, et détient le statut dit d'expert. Cela signifie que les experts suisses peuvent participer au développement des spécifications communes au sein des comités de l'ERA. En outre, la Suisse transpose depuis longtemps et systématiquement dans son droit national des règles issues de la directive sur l'interopérabilité et de la directive sur la sécurité de l'Union européenne. Dans son communiqué du 13 décembre 2024, l'Office fédéral des transports a fait savoir que la solution transitoire pour la collaboration de la Suisse avec l'ERA serait prolongée jusqu'à fin 2025.

Clôturer rapidement le dossier

Les négociations avec l'UE se sont achevées avant Noël 2024. Le processus de politique intérieure visant à conclure l'accord peut maintenant démarrer. La VAP soutient les efforts de la Suisse pour plus d'interopérabilité, et donc le domaine de négociation des transports terrestres du dossier européen. La Suisse doit participer aux décisions lorsque le système du transport ferroviaire de marchandises est renouvelé et modernisé au niveau européen.

#Assemblée générale 2024

Journée de la (re)création

Le mardi 27 août 2024, notre assemblée générale bisannuelle s'est tenue au Bellevue Palace à Berne. Nous considérons la forte participation comme un signe de l'actualité et de l'attractivité de la VAP en tant que porte-parole des chaînes logistiques multimodales. Dans son allocution, le président de l'association, Josef Dittli, a tenu des propos clairs et critiques sur les thèmes prioritaires de la branche, avant de passer à la partie statutaire de l'assemblée générale.

Le conseiller fédéral Albert Rösti invité

L'orateur invité, le conseiller fédéral Albert Rösti, s'est exprimé sur l'engagement de la Confédération en faveur d'un transport de marchandises durable. Il n'a pas seulement mis son gouvernement face à ses responsabilités, mais aussi toutes les personnes présentes. «Les nouvelles conditions-cadres sont conçues indépendamment des exploitants. Tous les acteurs de la branche sont invités à examiner quelle contribution ils souhaitent apporter au succès du trafic par wagons complets isolés. Ce sont les prestations qui doivent être subventionnées, pas les entreprises.»

Changement à la direction

Josef Dittli a annoncé dans la partie statutaire le passage de témoin au 1er janvier 2025 à la direction opérationnelle de la VAP. Le comité avait nommé Simon Wey, jusqu'ici économiste en chef de l'Union

patronale suisse, pour succéder à Frank Furrer. Ce dernier a présidé l'association pendant 32 ans et a été élu au comité de gérance par l'assemblée générale.

Fondation de Cargorail Consulting AG

L'assemblée générale 2024 a approuvé la création de la société de conseil Cargorail Consulting AG. L'offre de ser-



cargorail-consulting.ch

vices comprend la préparation et la réalisation d'audits, l'accompagnement de concepts stratégiques et logistiques simples à complexes, l'élaboration de contrats de voies de raccordement, l'établissement de prescriptions d'exploitation, la création d'une transparence des coûts vis-à-vis des entreprises de fret ferroviaire, l'aide à la négociation de contrats, le soutien aux maîtres d'ouvrage pour la construction et le renouvellement de voies de raccordement, ainsi que le (co-)développement de processus et de produits innovants. Avec ces services parmi d'autres, la filiale propose aux acteurs de la branche et associés des solutions pratiques leur permettant de répondre encore mieux aux exigences croissantes du législateur ou des groupes d'intérêts.

#Travail associatif

Des avantages multiples

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique de Suisse et des pays voisins. Nos membres exploitent au total 850 voies de raccordement et terminaux, installations de transbordement et moyens de traction ainsi que 45 000 wagons de marchandises privés. En 2024, nous avons accueilli 9 nouveaux membres au sein de notre association. Grâce à une politique des transports

axée sur la pratique et à un travail associatif exhaustif, nous contribuons à optimiser les conditions-cadres politico-économiques, l'infrastructure ferroviaire et les sites logistiques de manière à ce que nos membres disposent d'un univers de la logistique multimodale commercialisable. Les membres de la VAP ont bénéficié des services suivants durant l'année de référence:

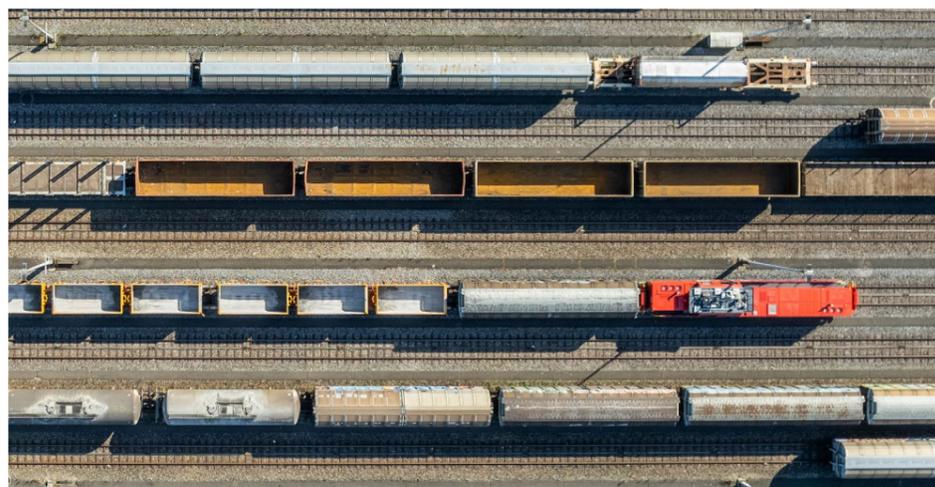
- » 57 consultations, dont
 - 4 accompagnements et suivis d'audits
 - 13 gestions de voies principales de communes et de consortiums
 - 17 prescriptions d'exploitation
 - 8 consultations contractuelles
 - 21 consultations en construction telles que rénovations, extensions, procédures de subventionnement et d'autorisation, contrôle de la qualité et des coûts, planification de la conservation et planification financière neutre sur le long terme
- » Transfert d'expérience et de savoir-faire entre les acteurs du marché
- » Bases contractuelles et principes techniques, opérationnels, juridiques et économiques
- » Représentation des intérêts auprès des parlements, des autorités, de l'industrie et d'autres institutions
- » Faits, informations et actualités, par exemple sur le blog de la VAP

#Perspective

À votre service, avec entrain

Sous la nouvelle direction de Simon Wey, nous nous sommes fixé des objectifs ambitieux pour l'année 2025. Nos activités en matière de politique des transports visent à éviter que CFF Cargo n'augmente encore

visons en outre le retour à un consensus politique, afin que tant la route que le rail conservent leur légitimité au titre de mode de transport et que la politique de transfert ne se transforme pas en politique de con-



les tarifs pour les clients du rail et ne provoque un retransfert vers la route. Nous contribuons à ce que la modernisation du système de fret ferroviaire et la compétitivité du rail en tant que mode de transport durable réussissent grâce à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises et qu'un trafic de wagons isolés conforme aux règles de l'économie de marché puisse s'établir en Suisse.

Pour ce faire, nous continuons à concrétiser les lignes directrices qui servent de base aux accords de prestations. Nous

gestion. En fin de compte, la multimodalité suppose non seulement un transport ferroviaire de marchandises moderne, mais aussi des capacités sur la route. Grâce à l'expertise accumulée par notre filiale de conseil Cargorail Consulting AG, nouvellement créée, nous voulons soutenir les membres de la VAP, les acteurs de la branche, les associations et les administrations publiques sur des questions spécifiques de manière encore plus ciblée, et avec des solutions pragmatiques.

Vous trouverez plus d'informations sur Cargorail Consulting AG à l'adresse: www.cargorail-consulting.ch



#Forum Fret Ferroviaire 2024

La concurrence est possible

Le 7 mai 2024, des leaders du secteur européen des transports et de la logistique ont participé à notre forum sur le fret ferroviaire à Zurich. La communauté sectorielle était unanime: le trafic par wagons complets isolés peut devenir compétitif. Pour

parvenir, il faut une transformation en un système ferroviaire automatisé, connecté numériquement et ouvert à l'international. Divers États proposent à cet effet un soutien politique et financier limité dans le temps.

Vous trouverez une rétrospective complète à l'adresse: www.cargorail.ch/fr/forum-fret-ferroviaire/



Un jour à marquer en rouge dans votre agenda: Forum Fret Ferroviaire du 14 mai 2025

